

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 2/2019

Leinen los!



www.kielsegel.com



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 | Mehlsbydiek 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
Bericht über die Mitgliederversammlung am 06. April 2019	Seite 5
Einladung zur 2. Mitgliederversammlung 2019	Seite 9
Die Zukunft des Fahrtensegelns	Seite 12
KYCD - Sicherheitsseminar	Seite 22
KYCD - Workshop: Vom Cockpit auf die Brücke	Seite 23
Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten Änderungen und Warnhinweise	Seite 24
Medizin - Seminare des KYCD	Seite 25
KYCD - Praxisseminar Bootsmotoren	Seite 26
Meldungen	
Nord-Ostsee-Kanal: Sperrungen Schleusenammern Kiel/Holtenau	Seite 27
Funkstörung durch LED	Seite 27
Offshore-Windpark Arkona offiziell in Betrieb genommen	Seite 27
WWF-Report Das Mittelmeer: Plastik-Müllkippe Europas?	Seite 28
Historische Erdkarte	Seite 29
Wir brauchen neue Mitglieder	Seite 30
Impressum	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Der KYCD - Shop	Seite 32
Titelfoto: Lionheart	



Foto: Privat



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn Ihnen die Post diese Ausgabe des Club-Magazins zusammen mit der „*segeln*“ ins Haus bringt, werden sie vermutlich die Saison 2019 begonnen haben. Viele werden bereits mit der Planung der Ferienreise beschäftigt sein. Die meisten unserer Mitglieder unternehmen im Juli und August ihren Sommertörn. Der Vorstand wünscht Ihnen allen eine erlebnisreiche und zufriedenstellende Zeit auf dem Wasser. Wenn bei der Planung der Reise Fragen bleiben, denken Sie bitte daran, dass der Club seine Mitglieder mit einem besonderen Service, der Törnberatung, unterstützt. Unser Beratungsteam steht bereit und freut sich auf Ihre Anfragen.

Im April fand die Mitgliederversammlung des Clubs statt. Einen Bericht über die Veranstaltung lesen Sie in diesem Heft. Nach der Mitgliederversammlung heißt in diesem Jahr auch vor der Mitgliederversammlung. Da mehrere Punkte von der Tagesordnung abgesetzt wurden, wird der Club in diesem Jahr eine zweite Mitgliederversammlung durchführen (siehe Seite 9).

In der vorigen Ausgabe des Club-Magazins machte sich Werner Merten unter dem Titel „Kurs Zukunft“ Gedanken über den KYCD, die nicht frei von Sorgen waren. Das Thema, welche Entwicklungsperspektiven der Fahrtenwassersport, speziell das Fahrtensegeln, hat, stand Ende März auch auf dem Programm einer Veranstaltung des Nautischen Vereins zu Kiel, bei der Philipp Mühlenhardt, der Geschäftsführer der Sporthafen Kiel GmbH, und unser Vorsitzender Bernhard Gierds auftraten. Zukunftsfragen unseres Sports werden drängender. Wir beginnen deshalb in diesem Heft eine Artikelserie, in der wir uns mit ihnen intensiv beschäftigen werden.

Auf einen Fehler wollen wir noch hinweisen: In den letzten Wochen wurde der Mitgliedsbeitrag 2019 eingezogen. Wenn Sie Ihren Kontoauszug lesen, so ist dort in vielen Fällen als Verwendungszweck der KYCD-Beitrag 2018 angegeben. Der Vorstand bittet um Entschuldigung für dieses Versehen, es handelt sich um den Beitrag 2019.

Ein Schottischer Segler wünschte uns kürzlich: „May all your winds be fair winds“. Wir wünschen Ihnen dasselbe.

Mast- und Schotbruch
Ihr KYCD-Vorstand



Die Zukunft des Fahrtensegelns



Viele Anzeichen deuten heute darauf hin, dass das Fahrtensegeln, ja das Segeln überhaupt, keine Trendsportart mehr ist. Nachdem es dank der Verwendung des neuen Werkstoffs GFK im Bootsbau ab den 1960er Jahren vielen Menschen zum ersten Mal möglich wurde, sich ernsthaft mit dem Erwerb einer Yacht zu beschäftigen, entwickelte sich der Fahrtenwassersport zunächst rasant. Ab der Jahrtausendwende scheint der Höhepunkt dieser Entwicklung jedoch überschritten zu sein, der Sport ist rückläufig.

Die schwindende Anziehungskraft des Fahrtensegelns wird gerne auf die demographische Entwicklung der Bundesrepublik zurückgeführt. Diese Erklärung ist zum einen plausibel, denn die Altersschichtung der Bevölkerung verändert sich ja tatsächlich zu Lasten der jüngeren

Altersklassen, und es leuchtet ein, dass die sportliche Aktivität im Alter abnimmt. Daran kann nur wenig geändert werden – das ist für die Akteure in Sport- und Wirtschaftsorganisationen entlastend. Die Erklärung ist aber zugleich unzureichend, denn sie lässt andere Faktoren außer Acht. Der Attraktivitätsverlust ist ein Stück weit „selbstgemacht“ oder doch wenigstens beeinflussbar.

Wir wollen uns in dieser und der nächsten Ausgabe des Club-Magazins in einem zweiteiligen Artikel mit der Entwicklung des Fahrtensegelns auseinandersetzen. Wir wollen Analysen und Überlegungen vorstellen, die erkennen lassen, wie es mit unserem Sport weitergeht. Der KYCD braucht belastbares Material über Geschichte, Stand und Trend der Sportentwicklung, um

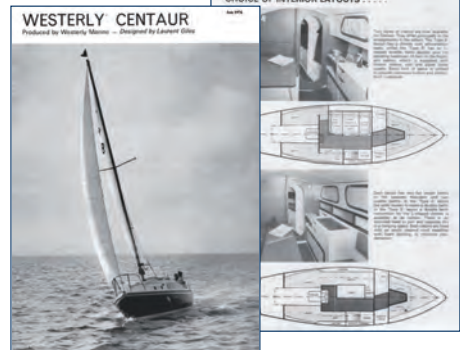
mit seiner Arbeit die Attraktivität des Fahrtensegelns auch zukünftig positiv zu beeinflussen und um damit neue Segler für ein altes Vergnügen zu gewinnen.

Eine Erfolgsstory am Ende?

In den Gängen der Wassersportmessen in Hamburg und bald auch in Düsseldorf drängten sich in den Anfangsjahren die Interessenten zwischen einem breiten Spektrum ausgestellter Boote. Eine wachsende Zahl von Werften präsentierte damals zu erschwinglichen Preisen sogenannte Küstenkreuzer, mit denen längere Törns im Seebereich möglich wurden. Willi und Heinz Dehler aus Freienohl hatten mit ihrer Varianta ab 1966 das trailerbare Boot im Programm, mit dem das Fahrtensegeln auch ins Binnenland getragen wurde. Boote wie das Nordische Folkeboot, das von Tord Sundén gezeichnete Internationale Folkeboot, die Maxis des Schweden Pelle Petterson oder die von Jack Laurent Giles gezeichneten Westerly Yachten erreichten Verkaufszahlen, von denen heutige Anbieter noch nicht einmal mehr träumen. Von IF-Boot und Maxi 77 wurden zum Beispiel jeweils zwischen dreieinhalb und viertausend Stück gebaut und auch die Westerly Centaur brachte es auf mehr als 2.500 Exemplare. Die Länge keines dieser Boote überschritt die Acht-Meter-Marke. Fahrzeuge von achteinhalb Meter Länge, wie die von Aage Utzon konstruierte Great Dane 28 oder die von Holman & Pye entworfene Twister 28, galten als langfahrtgeeignet, und ein Boot mit 9,70 Meter Länge, die 1963 präsentierte Nicholson 32 von Peter und Charles A. Nicholson, erwarb



Auch der Prospekt der Varianta von Dehler war für seine Zeit (1966) schon etwas Besonderes



Westerly Marine war mit der Schwarz-Weiß-Werbung in den Jahren 1969 oder 1971 für seine Boote vom Typ Centaur noch deutlich zurückhaltender



sich schnell den Ruf einer zuverlässigen Hochseejacht.



Die von Aage Utzon konstruierte Great Dane 28 hat auch im Jahr 2019 noch ihre „Fangruppe“, Foto: Brigitte Clasen

Auch wenn in den Jahren der schnellen Expansion des Fahrtenwassersports auf dem Markt Boote angeboten wurden, deren konstruktive Schwächen, zum Beispiel ein zu kleiner Stabilitätsumfang oder mangelhafte Rumpf-Deck-Verbindungen, die Nutzbarkeit einschränkten, so lassen sich als wichtige Anforderung an die damals erfolgreichen Bootstypen vor allem deren Eignung für sichere



Auch heute noch aktuell: IF-Boote aus den 70er Jahren bei einer Regatta in Lemkenhafen im Jahr 2015
Quelle: Wikimedia – Johwin 61

Seepassagen ausmachen. Seetüchtigkeit und Seefreundlichkeit, d.h. ein Seeverhalten des Boots, das es unterwegs gut bewohnbar macht, waren wichtig – erst danach der Komfort im Hafen.

Die aktuellen Programme der Werften legen auf den ersten Blick nahe, dass sich die Ansprüche der Fahrtensegler inzwischen geändert haben, und auch manche vorliegenden Nutzungsdaten weisen in diese Richtung. Raumangebot und Komfort im Hafen haben an Gewicht gewonnen. Sind also möglicherweise die Stärken vieler älterer Fahrtenyachten gar nicht mehr geeignet, die Wünsche der Segler heute zu befriedigen? Oder: Ergibt sich die Orientierung auf den Komfort im Hafen, weil der Serienbau Produktionsverfahren einsetzt, die zu schwimmenden Caravans führen, weil sie kostengünstig nur ab bestimmten Aufmaßen bei einfachen Formen angewandt werden können? Der Stilwandel im Bootsbau und bei der Nutzung ist ein komplexer Zusammenhang, mit dem wir uns im zweiten Teil unserer Analyse beschäftigen werden.



Boote, wie die Nicholson 32 oder Twister 28, sind nach wie vor auf dem Gebrauchbootmarkt zu finden



„Seine Majestät der Kaiser nach der Preisverleihung Cercle abhaltend“. Willy Stöver, Aquarell 1903

Ein Bild, das nicht mehr stimmt?

Ein weiterer Faktor der Entwicklung, mit dem wir uns auseinandersetzen wollen, ist das Image des Fahrtensegelns in der Öffentlichkeit. Der Segelsport war hierzu-lande stark durch das Bild, das Wilhelm II. mit seiner Entourage im Kaiserlichen Yacht Club in Kiel bot, geprägt. Die Hamburger Industriellen, Reeder und Kaufleute aus dem Norddeutschen Regatta Verein standen dem nicht nach. Segeln hatte durch die Aktivitäten solcher Vereine und ihrer führenden Mitglieder lange das Ansehen eines „Herrensports“, für den die demonstrative Zurschaustellung von Prestige und Reichtum wesentlich war. Die-

ses Ansehen entsprach jedoch nie der Realität. Das Segeln war schon früh sozial differenziert. Die soziale Differenzierung fand unter anderem im Nebeneinander mehrerer Verbände Ausdruck. Mit dem Deutschen Seglerverband (DSV), dem Zusammenschluss der „namhaften“ Vereine, deren Mitglieder nicht „von ihrer Hände Arbeit lebten“, konkurrierte der von solchen gesellschaftlichen Ausgrenzungen freie Deutsche Segler-Bund (D.S.B.), in dem seit März 1912 zum Beispiel die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne, in deren Gebäude sich die Geschäftsstelle des KYCD befindet, Mitglied war, und der zur Arbeitersportbewegung gehörende, 1901 gegründete Freie Segler-Verband.¹

¹ Vgl. Deutscher Segler-Bund, Jahrbuch 1912-1919, Grünau 1920, S. 14 und 30 Jahre Freier Segler-Verband 1901-1931, zusammengestellt und bearbeitet von Willy Rothkamm und Willy Ternick, Berlin 1931.



Mit der sozialen Differenzierung korrespondierte eine solche der Bootstypen und der Reviere. Beispielsweise dominierten auf der Unterelbe keineswegs die großen Yachten. Die Unterelbe war vielmehr das Musterbeispiel eines Jollenkreuzer-Reviers und blieb das noch lange nach dem Ende der NS-Herrschaft.

Nach der erzwungenen Auflösung des Freien Segler-Verbands 1933 und des Deutschen Segler-Bunds im folgenden Jahr, blieb der DSV als einziger Segelverband bestehen und war als „angeschlossener Verband“ ab 1934 zuständig für das Fachgebiet 16 im Deutschen Reichsbund für Leibesübungen (DRL), Ende 1938 umbenannt in Nationalsozialistischer Reichsbund für Leibesübungen (NSRL). Nach der letzten Zählung vor Kriegsbeginn 1939 hatte das Fachgebiet bzw. der DSV 460 Vereine oder Abteilungen als Mitglieder. Es segelten in ihnen 19.069 Personen. Der NSRL war eine von der NSDAP „betreute“ Organisation.² Er wurde im Oktober 1945 als nazistische Organisation für ungesetzlich erklärt und aufgelöst, die Wiedergründung verboten.³

Im November 1949 wurde der auch aufgelöste DSV in Flensburg wieder gegründet. Die im Nationalsozialismus 1933 und 1934 zwangsweise beseitigten Verbände konstituierten sich hingegen nicht mehr neu. Damit wurde der gesamte Segelsport in den 1950er Jah-

ren von dem konservativsten und am stärksten mit der Sportorganisation der NSDAP verbunden gewesenen Verband repräsentiert. Das Image des Segelns blieb elitär und rückwärtsgerichtet.

Dieses Image änderte sich erst, als der Boom des Segelns in den 1970er Jahren einerseits eine Vielzahl von Gründungen „traditionsloser“ Vereine zur Folge hatte, und andererseits dazu führte, dass die Bedeutung der Vereine für das Fahrtensegeln deutlich geringer wurde, weil kommerziell angebotene Wasser- und Landliegeplätze nun eine Infrastruktur boten, die es vielerorts einer großen Zahl von Fahrtenseglern ermöglichte, zu segeln, ohne sich an die überkommenen Bräuche der Vereinswelt anpassen zu müssen. Nicht umsonst blieben die „wildten Segler“ den Vereinen lange Zeit ein Dorn im Auge.

Der Segelsport und besonders das Fahrtensegeln als eine Freizeitgestaltung, die sehr, sehr vielen möglich geworden ist – stimmt dieser Eindruck noch? Hersteller und Fachpresse verbreiten jedenfalls seit Jahren die Botschaft, dass die Boote immer größer und luxuriöser würden. Auch wenn ehemals große Werften von einer Insolvenz zur nächsten stolpern und in Wirklichkeit vor allem gebrauchte Boote um neunehalb Meter Länge gehandelt werden, wird das Bild einer von Erfolg zu Erfolg eilenden Branche vermittelt, die eine wohlhabende,

2 Vgl. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen. Vom 21.12.1938. RGBl. Teil I, Nr. 228, S. 1959.

3 Vgl. Kontrollratsgesetz Nr. 2, Auflösung und Liquidierung der Naziorganisationen, vom 10.10.1945.



Pressefoto: Solaris Yachts srl – Solaris 50

*Schein – Das Interieur einer italienischen 50 Fuß Yacht in der Werbung ...
... und Wirklichkeit – Der Steg des Marine Yacht Club Neustadt. Foto: MYN*





konsumorientierte Community bediene. Wird langsam das Image wiederbelebt, Segeln sei ein Sport der „oberen Zehntausend“, und damit in der Öffentlichkeit eine Zugangshürde errichtet?

Sport und Demographie

Als erstes soll es nun in dieser Ausgabe unseres Club-Magazins um den Einfluss des demographischen Wandels auf den Sport im Allgemeinen und auf das Fahrtsegeln im Besonderen gehen. Der zweite Blick zeigt, dass die von vielen Seglern beobachtete Abnahme der Wassersportler und Boote Teil einer Gesamtentwicklung sind. Die demographische Entwicklung in der Bundesrepublik ist schon längst zu einer Herausforderung für die allermeisten Sportarten geworden. Der Segelsport weist allerdings einige Besonderheiten auf, die dazu führen, dass er von den Auswirkungen stärker getroffen wird.

Während die Konsequenzen des demographischen Wandels für den Arbeitsmarkt, die sozialen Sicherungssysteme, für die Bildungspolitik und für die Integration von Migranten breit diskutiert werden und fest im öffentlichen Bewusstsein verankert sind, mögen sich viele Wassersportler nicht damit beschäftigen, wie die für die Ausübung ihres Sports nötige Infrastruktur angepasst oder erhalten werden kann. Dabei ist es egal, ob Häfen und Steganlagen, Vereine oder Gastronomie,

auf das maritime Umfeld kommen Veränderungen zu.

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) beschäftigt sich schon seit dem Jahr 2005 immer wieder mit den Auswirkungen des demographischen Wandels auf den organisierten Sport. Er hat Materialien und Diskussionspapiere vorgelegt, die den Wandel und die Auswirkungen beschreiben, die sich verschärfende gesellschaftliche Entwicklungen benennen und die Handlungsempfehlungen anstreben.⁴

Dass diese Papiere des DOSB unter Seglern eine große Resonanz gefunden hätten und dass darüber gesprochen würde, welche Aktivitäten ergriffen werden können, um der Entwicklung nicht einfach ausgesetzt zu sein, lässt sich kaum irgendwo beobachten. Zu befürchten ist, dass im Bereich des organisierten Wassersports manch Verein so sehr auf der Bewahrung des Bestehenden, sei es seine ideelle Eigenart, sei es sein materieller Besitzstand, ausgerichtet ist, dass ihm sowohl die Agilität fehlt, ganz neue Angebote zu kreieren, als auch die Offenheit, Arbeitsfelder kooperativ zu gestalten.

Wenn die Bevölkerung der Bundesrepublik kleiner wird, wenn die Gesellschaft überaltert und wenn es dann weniger Erwerbstätige gibt, bleibt nicht aus, dass die öffentliche Hand mehr und mehr als finanzieller Träger oder Förderer ausfallen

4 Vgl. zum Beispiel DOSB Projektgruppe „Demographischer Wandel“, Demographische Entwicklung in Deutschland: Herausforderung für die Sportentwicklung. Materialien – Analysen – Positionen, Frankfurt am Main 2007.

wird. Die Konzentration staatlicher und kommunaler Aufgaben auf Kernbereiche erzwingt mehr eigenverantwortliches Handeln. Ein Musterbeispiel für solches Handeln liefert bis heute der Betrieb der neun Kieler Sportboothäfen durch die Sporthafen Kiel GmbH, eine Gesellschaft, in der 27 Vereine Gesellschafter sind.

Um trotz sinkender Mitgliedzahlen überlebensfähig zu bleiben, wird es immer wichtiger werden, Stärken zu bündeln und knappe Mittel sparsam zusammen einzusetzen. Organisierte und unorganisierte Segler sollten sich gleichermaßen daran erinnern, dass Organisationen Mittel zum Zweck und kein Selbstzweck sind. Neue Strukturen der Zusammenarbeit und der Abbau von Doppelstrukturen sollten lokal und regional Themen für Vereine und Firmen werden, um moderne Einrichtungen zu betreiben und um zeitgenössische Programme zu entwickeln, die dem Fahrtensegeln seine Attraktivität zurückgeben.

Vor zwölf Jahren lieferte eine Projektion der Mitgliederentwicklung des DOSB bis zum Jahr 2030 auf der Basis der damals vorliegenden Bestandserhebung des Deutschen Sportbunds (DSB) und der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes quantitative Aussagen zu den Auswirkungen des demographischen Wandels.⁵

Die Abschätzung der zukünftigen Mitgliederentwicklung im durch den DOSB organisierten Segment des Sports ergab dabei – selbst bei Annahme der größten vom Statistischen Bundesamt angenommenen Fertilität, der höchsten Lebenserwartung und des größten Migrationszuwachses – ab dem Jahr 2010 eine Abnahme in allen Alterssegmenten, außer bei dem der über Sechzigjährigen. Je nach dem angenommenen Verlauf der Entwicklung wird für alle im DOSB organisierten Sportarten bis 2030 ein Mitgliederverlust von 3 bis 12 Prozent erwartet.

Das generelle Ergebnis ist durch regionale, sportart- oder vereinstypische Unterschiede zu spezifizieren. Für den gesamten, nicht nur den organisierten Wassersport erwartet der KYCD eine wesentlich schlechtere Entwicklung. Während der arithmetische Mittelwert über alle Sportarten und Altersgruppen hinweg im Jahr 2005 bei knapp 29 Jahren lag, betrug das Durchschnittsalter der Segler im Jahr 2008 bereits 58 Jahre.

Inzwischen liegt es bei ungebrochen steigender Tendenz bei mehr als 62 Jahren. Allein hieraus wird klar, dass ein massiver Schrumpfungseffekt unausbleiblich ist.

Die Aussichten, diesen Trend umkehren zu können, müssen aus mindestens drei Gründen als schlecht angesehen werden:

5 Vgl. Dirk Steinbach und Stephan Hartmann, Demografischer Wandel und organisierter Sport – Projektionen der Mitgliederentwicklung des DOSB für den Zeitraum bis 2030. In: Sport und Gesellschaft, Jahrgang 4, 2007, Heft 3, S. 223–242, Stuttgart.



Charterskipper werden den Verlust an Yachteignern nicht kompensieren

- In vielen Sportarten ist die Altersgruppe der unter Zehnjährigen groß geworden, weil offene Angebote zur Freizeitgestaltung und zur Gesundheitsförderung für Kinder von Eltern wahrgenommen werden. Das Anfangsalter ist in einer ganzen Reihe von Disziplinen von sechs auf drei Jahre gesunken. Im Segelsport gibt es allenfalls Angebote zum Optisegeln für Acht- bis Zehnjährige; beim Fahrtensegeln fehlt die Altersgruppe ganz.

- In bestimmten Sportarten werden Programme für die Integration von Migranten umgesetzt, was (außerhalb der neuen Bundesländer) erfolgreich ist und zu Zuwächsen führt. Für das Segeln ist uns die Existenz solcher Programme

nicht bekannt.

- Nach Angaben des Bundesverbands Wassersportwirtschaft (BVWW) nimmt der Anteil derjenigen, die ein Boot besitzen, an der Gesamtbevölkerung deutlich ab. In einigen jüngeren Altersgruppen hat er sich sogar halbiert. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Verlust an Eignern durch einen Zuwachs an Charterern kompensiert wird. Charterer, die zum Beispiel im Mittelmeer oder in der Karibik unterwegs sind, fallen zudem für den Erhalt der Infrastruktur in Nord- und Ostsee nicht ins Gewicht.

Seit dem Jahr 2012 setzt sich der KYCD mit dem demographischen Wandel aus-

einander, um langfristig handlungsfähig zu bleiben. Da wir eine der größten Fahrtenseglerorganisationen der Bundesrepublik sind, haben die Ergebnisse der Analyse unserer eigenen Mitgliedschaft durchaus Beispielcharakter. Zur Jahreswende 2011/2012 bildeten die Sechsendsechzig- bis Siebzigjährigen mit rund 17 Prozent das stärkste Fünfjahresintervall unseres Mitgliederbestands. Diese Altersgruppe und die noch älteren machten damals knapp 38 Prozent der Gesamtmitgliedschaft aus. Ihr Anteil war bis 2017 auf circa 43 Prozent angewachsen. Gleichzeitig hatte in diesem Zeitraum die Zahl der Mitglieder um 15 Prozent abgenommen.

Die Verschiebung des Bestands zu den höheren Altersgruppen korrespondiert mit der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung. Die Überalterung ist im KYCD aber schon weiter fortgeschritten. Im Jahr 2005 standen in der Bundesrepublik 100 Personen im Erwerbsalter (Altersgruppen der Zwanzig- bis Fünfundsechzigjährigen) 32 Senioren höheren Alters gegenüber. Im Jahr 2030 wird der „Altenquotient“ voraussichtlich 52 betragen und im Jahr 2050 voraussichtlich 64.

Das Durchschnittsalter der Mitglieder steigt im KYCD weiter, und die Mitgliederzahl wird noch weiter abnehmen, weil eine große Gruppe von Mitgliedern bald das durchschnittliche Austrittsalter erreichen wird. Dieses ist zwar auch deutlich auf jenseits der 70 gestiegen, aber das verlangsamt die Verkleinerung allenfalls, ohne sie dauerhaft aufzuhalten. Neueintritte in den niedrigeren Al-

tersgruppen halten den Überalterungsprozess nicht auf. Erst in den Jahren 2022/2023 setzt wahrscheinlich eine Stabilisierung auf niedrigerem Niveau ein, die bis circa 2030 andauern wird. Das Zeitfenster, in dem der KYCD sich neu aufstellen kann, um unter den veränderten Bedingungen das Fahrtensegeln weiterhin erfolgreich zu fördern, steht fest.

Der skizzierte demographische Wandel führt nicht nur zu der Frage, wie vielfältige Aktivitäten dauerhaft finanziert werden können, sondern er führt auch zu der Frage, wer die Aktivitäten ausführt. Das hohe Durchschnittsalter der Mitglieder hat unmittelbare Auswirkungen auf die Bereitschaft, ehrenamtliche Aufgaben zu übernehmen. Viele unserer Senioren finden auch im Alter Vergnügen am Fahrtensegeln, stehen aber nicht für die Übernahme von Ämtern und Aufgaben zur Verfügung. Die vergleichsweise wenigen Jüngeren tun dies oft ebenso wenig, da sie durch Beruf und Familie gebunden sind. Die knappe Personaldecke wird zur Zwickmühle. Denn die Schaffung neuer Angebote für Menschen, die wir überhaupt erst für den Fahrtenwassersport begeistern wollen, hat einen vermehrten personellen Einsatz zur Voraussetzung. In dieser Zwickmühle befindet sich nicht nur der KYCD.



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

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitstraining des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am **22. und 23. November 2019.**

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 Vor-

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

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

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

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 345,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 395,-

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



Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

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



Termin 08. und 09. November 2019

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

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

Was heißt das nun für den Freizeitskipper?

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

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

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

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

Der KYCD lässt den Freizeitskipper hier nicht im Dunkeln stehen.

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

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 305,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 365,-

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



Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten

Änderungen

Die Arbeitsgruppe Bordmedizin im KYCD ändert die „Empfehlungen für die medizinische Ausrüstung seegehender Yachten“, Bearbeitungsstand September 2018.

Im Abschnitt 8.0 Antibiotika ist das unter Nummer 8.01 Bakterielle Infektionen aufgeführte Medikament Amoxicillin, 500 mg, Tabletten mit dem Wirkstoff Amoxicillin-trihydrat zu streichen.

Neu in die Liste aufzunehmen ist als Breitbandantibiotikum Cefpodoxim, 200 mg, Tabletten.

Das Medikament wirkt unter anderem bei Infektionen im Hals-Nasen-Ohrenbereich (z. B. Tonsillitis, Pharyngitis, Sinusitis), der Atemwege (z. B. Bronchitis, Pneumonie), der Harnwege (z. B. Nierenbeckenentzündung) und bei Gonorrhoe.

Erworbene Resistenzen kommen bei *Staphylococcus* spp. vor sowie bei den unter bestimmten Umständen pathogenen Arten *Enterobacter cloacae*, *Escherichia coli* und *Klebsiella pneumoniae*. Natürliche Resistenzen gibt es ebenfalls bei einigen pathogenen Arten, so bei *Staphylococcus* spp., bei penicillin-resistentem *Streptococcus pneumoniae*, bei *Legionella pneumophila* und bei *Chlamydia* spp.



Warnhinweis

In Abschnitt 16.0 HNO-Erkrankungen wird für die Behandlung von Entzündungen des äußeren Gehörgangs Ciprofloxazin, 1 mg, Lösung in Einzeldosenbehältern zu je 0,5 ml genannt. Diese lokal anzuwendenden Ohrentropfen werden auch weiterhin empfohlen.

Sollte Ciprofloxazin jedoch stattdessen für die orale Anwendung in Tablettenform in der Bordapotheke vorhanden sein, so raten wir, das Medikament in dieser Darreichungsform abzuschaffen.

Oral eingenommenes Ciprofloxazin kann die Lebensqualität beeinträchtigende Schädigungen des Bewegungsapparats und des peripheren und zentralen Nervensystems hervorrufen.

Ciprofloxazin ist ein Fluorchinolon-Antibiotikum. Nachdem wiederholt über langanhaltende, zum Teil irreversible Nebenwirkungen von Fluorchinolonen berichtet wurde, haben die Europäische Arzneimittelagentur (EMA) und das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) das mit der Anwendung einhergehende Risiko neu bewertet. Im April 2019 wurden die Sicherheitsbedenken veröffentlicht und die Anwendung dieser Arzneimittelgruppe stark beschränkt.



Medizin - Seminare des KYCD

Themengebiete

1. Tag

- Wiederbelebensmaßnahmen einschließlich Atemwegssicherung und Verwendung eines automatisierten externen Defibrillators (AED)
- Gefäßverschlüsse:
Herzinfarkte, Schlaganfälle
- Andere Internistische Akutsituationen:
- Allergien, Stoffwechselkrisen, Infektionen
- „Mann über Bord“:
Die Gefahr des Ertrinkens
Unterkühlung und „Rewarming“
- Probleme in Zähnen und Kiefer
- Gefährdungen durch marine Lebewesen
- Notruf- und Beratungsverfahren (TMAS, MEDICO-Gespräch)

- Verletzungen von Brustkorb, Wirbelsäule, Becken
- Extremitätenverletzungen
- Knochenbruch / Gelenkverletzungen
- Verbrennung / Verbrühung
- Umgang mit Schmerzmitteln
- Möglichkeiten der Kreislaufstabilisierung
- Bordapotheke / Ergänzende Ausrüstung

Für das 2. Halbjahr 2019 plant der KYCD noch weitere Medizin-Seminare. Die Termine werden jeweils frühzeitig auf den Internetseiten (www.kycd.de, Rubrik „Lehrgänge“) und im Magazin „segeln“ bekanntgegeben.

2. Tag

- Die Sicherheitseinweisung
- Check Up von Verletzten / Mstart
- Schädelverletzungen

Dieses Praxisseminar kann auch bei Ihnen im Clubhaus, in Ihrer Segelschule, in Ihrem Unternehmen oder in von Ihnen zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten durchgeführt werden. Fragen Sie unverbindlich nach den Konditionen.

Meldungen

Nord-Ostsee-Kanal: Sperrung der Schleusenkammern Kiel-Holtenau



Aufgrund notwendiger Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten wird die Nordkammer der Großen Schleuse Kiel-Holtenau ab dem 23. April 2019 bis 14. Juni 2019 außer Betrieb genommen. In diesem Zeitraum steht

der Schifffahrt in Kiel-Holtenau nur die Südkammer der Großen Schleuse zur Verfügung. Anschließend werden ab 05.08.2019 bis 27.09.2019 die Maßnahmen in der Südkammer der Großen Schleuse fortgesetzt.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau hat im Zusammenhang mit dieser Maßnahme ein Faltblatt herausgegeben, das unter www.wsa-kiel.wsv.de (Rubrik „Service“ > „Publikationen“) heruntergeladen werden kann. Hierin finden sich neben den Baumaßnahmen auch Hinweise für die Sportschifffahrt (Sportbootabgaben, Wartestellen für Sportboote, Gruppenschleusungen, etc.). Im Internet des KYCD (Rubrik News) ist ein Direktlink geschaltet.

Funkstörung durch LED

Welche Ursachen haben die von der US-Küstenwache vermeldeten Funkstörun-

gen bei UKW-Funk und AIS?

Der Deutsche Boots- und Schiffbauer-Verband hat sich den in den Medien immer wieder auftauchenden Meldungen und den daraus resultierenden Verunsicherungen im Hinblick auf LED-Beleuchtung an Bord gewidmet und zeigt in einem Fachartikel ganz pragmatisch Ursache und Wirkung auf. Der Artikel kann im Internet eingesehen werden unter www.dbsv.de in der Rubrik „Aktuelles aus Bootsbau, Yachtbau & Schiffbau“.



Foto: Wikimedia / Ein Dahmer

Offshore Windpark Arkona offiziell in Betrieb genommen

Der Offshore-Windpark Arkona (offiziell heißt er Arkona-Becken Südost) ist mit einer feierlichen Veranstaltung im Hafen Sassnitz-Mukran auf Rügen am 16.04.2019 im Beisein der politisch und wirtschaftlich involvierten Prominenz in Betrieb gegangen. Arkona ist der größte Windpark in der gesamten Ostsee und ein Joint Venture von E.ON mit dem norwegischen Energieunternehmen Equinor (ehemals Statoil).



Er liegt rund 35 Kilometer nordöstlich der Insel Rügen in direkter Nachbarschaft zum Offshore Windpark Wiking. Installiert wurden 60 Turbinen der Sechs-Megawatt-Klasse des Herstellers Siemens mit einer Leistung von 385 Megawatt.

Die bislang zur Kennzeichnung der Baustelle verlegten beleuchteten Kardinaltonnen sind bereits im Februar dieses Jahres eingezogen worden.

Es gilt auch für diesen Windpark das bekannte und bestehende Befahrensverbot, das besagt, dass die vom Bun-

desamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eingerichtete Sicherheitszone nicht befahren werden darf (siehe BfS 99/17 bzw. NfS 28/17).

Diese Sicherheitszone – gilt sowohl für den OWP Arkona, als auch für den OWP Wiking – umfasst die Verkehrsflächen im Bereich der Offshore-Anlagen und erstreckt sich in 500 m Abstand, gemessen von der Verbindungslinie der den äußeren Rand des Offshore-Windparks durch die jeweiligen peripheren Offshore-Anlagen bezeichnenden Positionen.

WWF – Report

Das Mittelmeer: Plastik-Müllkippe Europas?

Der WWF hat in seinem Report „Mittelmeer – Wege aus der Plastikfalle“ Daten und Informationen zusammengetragen, die verdeutlichen, dass das Binnenmeer schon heute zu den traurigen Rekordhaltern der am stärksten verschmutzten Gewässer weltweit zählt – rund 95 Prozent des Mülls im Meer und an den Stränden bestehen aus Plastik. Das bedroht die Meereslebewesen genauso wie die Menschen – ob Anwohner oder Tourist an Land oder Skipper auf dem Wasser. Wenn in naher Zukunft nichts geschieht, könnte das Mittelmeer schon bald zu einem Meer aus Plastik werden.



Der WWF dokumentiert in seinem Report sehr deutlich, dass der größte Teil des Plastikmülls vom Land aus durch den Wind oder durch verschmutzte Flüsse ins Mittelmeer gelangt – für den WWF kein Wunder, denn rund 150 Millionen Menschen leben in den angrenzenden Ländern. Oft sind die Küstenregionen stark urbanisiert. Das heißt, in direkter Nähe des Wassers entstehen viele von Menschen verursachte Abfälle. Aber auch Branchen wie der Tourismus oder die Schifffahrt tragen ihren Teil zur Verschmutzung bei. Der lesenswerte 30-seitige Report

kann im Internet des WWF heruntergeladen werden.

Info: <https://www.wwf.de/themen-projekte/meere-kuesten/plastik/mittelmeer>



Historische Erdkarte

Im Mai 1938 erhielt der Hydrographische Dienst Japans (heute: Abteilung für Hydrographie und Ozeanographie der japanischen Küstenwache) als Geschenk von deutscher Seite eine in Deutschland angefertigte Weltkarte – über die genaueren Umstände oder Gründe sind allerdings keine Aufzeichnungen erhalten geblieben.

Da es sich bei der Karte um ein wertvolles historisches Dokument handelt, hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Abteilung für Hydrographie und Ozeanographie der japanischen Küstenwache um eine Kopie gebeten. Dem Wunsch wurde entsprochen und so erhielt das BSH in Hamburg eine Reproduktion der 167 cm x 108 cm

großen Weltkarte. Übergeben wurde das Geschenk von der Generalkonsulin von Japan in Hamburg, Frau Kikuko Kato, an die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Frau Dr. Karin Kammann-Klippstein.

Die Erdkarte wurde im Jahr 1856 in Deutschland angefertigt und gedruckt. Durch den verwendeten Kupferstichdruck entstand eine für die damalige Zeit recht präzise Darstellung. Die Erdkarte beinhaltet einige sehr interessante Punkte: So befindet sich Japan im Mittelpunkt der Karte, obgleich es sich hierbei um eine europäische Erdkarte handelt. Weiterhin werden mit blauer Farbe die Meeresströmungen dargestellt. Darüber hinaus bilden Paris, Greenwich und die Färöer-Inseln die Grundlage für die Längengrade.



Wir brauchen neue Mitglieder!

Ganz gleich, ob Sie während eines Sicherheitstrainings das richtige Verhalten im Notfall üben, sich mit der medizinischen Versorgung an Bord vertraut machen, im Schiffsführungssimulator auf der Brücke eines Frachters die Perspektive des Kapitäns einnehmen oder als „Schrauber“ am Bootsmotor neue Erkenntnisse zur Selbsthilfe gewinnen konnten, am Ende eines jeden KYCD-Seminars oder Trainings haben Sie immer Erfahrungen hinzugewonnen, dank der Sie sicherer auf dem Wasser unterwegs sind.

Ganz gleich, ob es um Befähigungsnachweise geht, um die Verhinderung von überbordender Bürokratie oder um den Erhalt unserer Reviere für den Wassersport, der KYCD setzt sich als Interessenvertretung zuverlässig für Sie als Fahrtenwassersportler ein.

Damit das alles auch in Zukunft so bleibt, muss der KYCD nicht nur so groß bleiben wie er heute ist, sondern er muss sich dem so viel zitierten demographischen Wandel entgegenstemmen und wachsen.

Keiner kennt die Tätigkeiten und Fähigkeiten unseres Clubs und die Vorteile einer Mitgliedschaft besser als unsere Mitglieder. Deshalb überzeugen Sie Stegnachbarn, Freunde und Bekannte vom KYCD.

***Werben Sie neue Mitglieder,
damit wir auch in Zukunft noch eine
hörbare Stimme in der Welt
des Wassersports haben.***

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, Fax: 040 74134101
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)
Dr. Brigitte Clasen (Stellv. Vorsitzende)

Redaktion

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

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



Anmeldung zur Mitgliedschaft



Herr Frau Titel: Name

Vorname Geb.-Datum

Straße PLZ, Ort

Telefon Fax

Mobil E-Mail

Webadresse

54,00 € Jahresbeitrag

42,00 € Jahresbeitrag für Mitglieder eines Vereins, der im KYCD e.V. Mitglied ist

30,00 € Jahresbeitrag für Jugendliche

22,00 € Jahresbeitrag für den Partner eines Mitglieds

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 (Angabe erforderlich bei Partnermitgliedschaft)

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 berechtigte 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 - Fax 040 741 341 01
E-Mail: info@kycd.de - Internet: www.kycd.de



Flaggen	Größe 1 ca. 35 cm x 22 cm	8,00 €	Anzahl.....
	Größe 2 ca. 45 cm x 30 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)	farbig, 50 mm x 25 mm	2,00 €	Anzahl.....
--------------------------------	-----------------------	--------	-------------

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

KYCD-Mütze	60% Baumwolle, 40% Polyacryl, Universalgröße, blau mit gestickter Flagge des KYCD	15,00 €	Anzahl.....
-------------------	--	---------	-------------

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

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 Einsteigerfel 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 Fax, Brief oder online im Internet (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!



- Zahlung per Bankeinzug
- Zahlung per Vorkasse nach Erhalt der Auftragsbestätigung/Rechnung

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

Datenschutz

Der KYCD speichert die in dieser Bestellung gemachten personenbezogenen Daten entsprechend der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen. Die Daten werden unbeteiligten Dritten nicht zugänglich gemacht. Die Daten werden zur Bearbeitung der Bestellung eingesetzt. Hierzu gehören das Rechnungs- und Mahnwesen, die Lohn- und Finanzbuchhaltung, der Zahlungsverkehr, der allgemeine, dem Anlass dienende Schriftverkehr und der Versand. Alle im Zusammenhang mit dieser Bestellung anfallenden Tätigkeiten erfolgen auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Datenschutzverordnung. Auf Antrag hat jeder Besteller/jede Bestellerin das unentgeltliche Recht, eine Auskunft zu den über ihn beim KYCD gespeicherten personenbezogenen Daten zu erhalten. Er/Sie hat zudem das Recht auf Berichtigung, Sperrung oder Löschung der Daten, sofern gesetzliche Vorgaben (z.B. gesetzliche Aufbewahrungsfristen) dem nicht entgegenstehen. Mit Absenden der Bestellung an den KYCD willigt der Besteller/die Bestellerin ein, dass der KYCD die personenbezogenen Daten gemäß den vorgenannten Erklärungen (weitere Info zum Datenschutz im Internet des KYCD in der Rubrik „Club“ oder auf Anfrage in der Geschäftsstelle des KYCD) und unter Beachtung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) speichern und verwenden darf.

Widerrufsbelehrung

Der Besteller/die Bestellerin hat das Recht diese Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beginnt an dem Tag an dem die Ware (auch von Bevollmächtigten) entgegengenommen worden ist. Der Widerruf hat schriftlich mit Briefpost oder Fax per Adresse des KYCD e.V. zu erfolgen. Die Ware ist unbeschädigt und original verpackt an den KYCD zurückzusenden. Der Kaufpreis, einschl. der Versandkosten, werden binnen 14 Tage nach Erhalt der Ware vom KYCD erstattet – bitte im Widerrufsschreiben die Bankverbindung angeben. Weitere Info (AGB) Datenschutz im Internet des KYCD in der Rubrik „Club“ oder auf Anfrage in der Geschäftsstelle des KYCD.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. – Neumühlen 21 – 22763 Hamburg – Fax 040 741 341 03



KYCD-Praxisseminar Bootsmotoren

Funktion – Wartung – Reparatur



In diesem Praxisseminar wird sich intensiv in Theorie und Praxis mit dem Teil des Bootes beschäftigt, das maßgeblich für den Vortrieb verantwortlich ist, wenn z.B. bei Segelyachten der „Fremdantrieb“, der Wind, nicht da ist: dem Bootsmotor.

Ziel ist es, den Teilnehmern nicht nur die Technik, Mechanik und Elektrik eines Bootsmotors näher zu bringen – ob Innenborder oder Außenborder –, sondern vielmehr anzuleiten, beim praktischen Teil durch „selber schrauben“ die Fähigkeiten zu erlangen, kleine Reparaturen und Wartungsarbeiten selber durchführen zu können. Und, was ebenso wichtig wie das „selber schrauben“ ist, einschätzen zu können, was selber zu reparieren ist oder für welche Arbeiten der Fachmann benötigt wird.

Im theoretischen Teil werden alle wichtigen Punkte behandelt, um das komplexe System Bootsmotor in seiner Gesamtheit und den Komponenten zu verstehen: Ausführung (Innenborder, Außenborder, Verbrennungs- oder Elektromotor) und Aufbau des Bootsmotors und seiner Peripherie (Antriebsarten, Welle, Saildrive; Steuerung, Zahnriemen, Kette, Stoßelstangen; Elektrik; Kraftstoffsystem; Kühlung; Schmierung; Getriebe/Kraftübertragung).

Der praktische Teil ist unterteilt in die Bereiche „Fehlersuche“ und „Wartung und Pflege“ – und hier

geht es dann auch um das „selber schrauben“.

Die Fehlersuche beginnt ganz klassisch mit der Frage, „warum das Teil nicht läuft“ und beinhaltet die Segmente Mechanik, Kraftstoffversorgung und Elektrik, einschließlich der entsprechenden Problemerkennung und -behandlung. Mit zu diesem Komplex gehören die Themen Überhitzung, Startprobleme, Undichtigkeiten, Laufunruhe und Alterungserscheinungen.

Im zweiten Teil geht es um die praktischen Arbeiten, auch hier hat das „selber schrauben“ einen hohen Stellenwert: Ventilspiel, Leitungen und Absperrhähne, Ölwechsel, Korrosionsschutz, Konservierung, Frostschutz – aber auch so spezielle Themen wie Impellerwechsel.

Für das 2. Halbjahr 2019 plant der KYCD noch weitere Praxisseminare. Die Termine werden jeweils frühzeitig auf den Internetseiten (www.kycd.de, Rubrik „Lehrgänge“) und im Magazin „segeln“ bekanntgegeben.

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

Top-Technik zu Jubiläumspreisen!



Art. 93572

Raymarine®
Multifunktionsdisplay
eS78

7"

1.660,05-€
nur
599.95

LOWRANCE

LINK-8

269,95 €

Art. Nr. 85166



UKW-Funkanlage

Top-Deals

Mehr entdecken unter: www.svb.de/top-deals

SEATEC®

Tender NEMO

389,95 €

Art. Nr. 55781



Art. Nr. 55635



Der **Jubiläumskatalog** ist da!
Schnell kostenlos bestellen unter:

www.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 —