

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



Club-Magazin 4/2017

Leinen los!



Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.

www.becker-agentur.de



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

KYCD - Partner



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, 23'E

Sicher vor Anker gehen

Am Hafen, 18556 Wiek
Tel.: 038391 - 76 97 22, Fax: 76 97 23
www.marinawiek-ruegen.de

PROYACHT

THE YACHTING COMPANY

Praxiserprobtes Zubehör

LED-Handfackel rot
Antifouling mit Ultraschall
Sturmfock um die Rollgenua

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

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

Elvstrøm Sailpoint



Becker Segel | Mehلبydiek 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



Inhalt

Editorial	Seite 4
Das Finanzamt Hamburg-Nord und die Gemeinnützigkeit des KYCD	Seite 5
AIS – Die Unterdrückung von Signalen der Class B auf Handelsschiffen	Seite 7
Satzung des Kreuzer Yacht Club e.V.	Seite 11
„Unseren Revieren eine Zukunft!“ Bericht über die Arbeitstagung des KYCD am 14. Oktober 2017	Seite 27
Das KYCD Weihnachtsrätsel	Seite 29
Sicherheitsseminar des KYCD in Neustadt/Holstein	Seite 30
Mitgliedsantrag	Seite 31
Buchtipp: MAYDAY - Geschichten der Seenotretter von Nord- und Ostsee Impressum	Seite 32
KYCD-Shop	Seite 33





Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

mit einem gewissen Erstaunen mussten wir bei der Herstellung dieser Ausgabe des Club-Magazins zur Kenntnis nehmen, dass sich das Jahr 2017 seinem Ende nähert. Eben noch wurde auf der Mitgliederversammlung vorgestellt, was in den nächsten Monaten die Arbeit des Clubs bestimmen würde, und schon liegen mehrere dieser Monate hinter uns. Ob die Zeit langsam verplätschert oder schnell dahinfließt, wird immer ein subjektives Empfinden bleiben – für die aktiv an der Arbeit des Clubs Beteiligten hätte das Tempo in dieser Saison gerne langsamer sein dürfen.

Einiges von dem, das im Frühjahr noch zu den Vorhaben gehörte, konnte inzwischen mit gutem Ergebnis umgesetzt werden:

- Unsere Törnberatung hat wieder ein festeres Fundament bekommen. Eine Reihe von Mitgliedern ist neu hinzugekommen und stellt ihr Wissen über bestimmte Reviere nun allen anderen zur Verfügung. Dafür herzlichen Dank!
- Mit dem Workshop „'Gute Reise!' – Sicherheit und Törnplanung“ wurde ein neues Angebot entwickelt. Mit viel Material zum Anfassen und Ausprobieren werden wir den Lehrgang erstmals im Frühjahr in Bremen in den Räumen unseres Partners SVB durchführen. Mit an Bord sind Otto Stoehr, der seit vielen Jahren das Sicherheitstraining in Neustadt leitet, und der ebenfalls allen Neustadt-Teilnehmern bekannte Ausrüstungsprofi Claus Paulsen. Wir sind gespannt, wie der Kurs ankommen wird.
- Besonders freut uns, dass die im Oktober in Hamburg veranstaltete Arbeitstagung „Unseren Revieren eine Zukunft!“ ein Erfolg wurde. Ein Kurzbericht dazu in diesem Heft.

Berichten müssen wir aber auch von Ärgerlichem! Die Gemeinnützigkeitsprüfung des Finanzamts Hamburg-Nord ist noch immer nicht abgeschlossen. Weiterhin muss sich der Club mit den bizarren Einwänden der Behörde gegen unsere Tätigkeit auseinandersetzen. Auch hierüber informieren wir Sie auf den folgenden Seiten.

Kommen Sie gut in das neue Jahr!

Mast- und Schotbruch

Ihr KYCD-Vorstand

Das Finanzamt Hamburg-Nord und die Gemeinnützigkeit des KYCD

Die turnusmäßige Prüfung der Gemeinnützigkeit durch das Finanzamt war für den Club in der Vergangenheit stets problemlos. Schon auf der Mitgliederversammlung im März musste der Vorstand die Mitgliedschaft jedoch darüber informieren, dass das Finanzamt dieses Mal Einwände und Nachfragen habe.

Inzwischen ist nahezu ein weiteres dreiviertel Jahr vergangen und die Angelegenheit ist noch immer nicht beendet. Rekapitulieren wir noch einmal den bisherigen Verlauf.

Zunächst hatte das Finanzamt die Höhe unseres Vermögens beanstandet. Dank der sparsamen Haushaltsführung der zurückliegenden Jahre verfügt der KYCD über eine finanzielle Reserve, die etwa dem Bedarf eines Jahres entspricht. Rücklagen in dieser Größenordnung werden bei Vereinen üblicherweise als angemessen angesehen. Von diesem Betrag muss zudem ein Teilbetrag von rund 52.000 € außer Betracht bleiben, da es sich um Spenden aus der Gründungsphase des KYCD handelt, die gezielt für den Aufbau eines Vermögenssockels geleistet wurden. Dieser Betrag wurde in der Bilanz des Clubs deshalb immer besonders ausgewiesen.

Um den Einwand des Finanzamts gegen die Höhe unseres Vermögens zu entkräften, legte der Vorstand im Februar 2017 eine mittelfristige Finanzplanung vor, die auf der Mitgliederversammlung vorgestellt und erörtert wurde. Die in der mittelfristigen Finanzplanung dargestellten Projekte führten zu einem neuen Einwand: Beim KYCD sei eine Mittel Fehlverwendung zu vermuten.

Zum einen wurde dem Club unterstellt, er verfolge unzulässigerweise Naturschutzziele, wenn er sich mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ auseinandersetzt. Und zum anderen wurde dem Club abgesprochen, dass sein Engagement für den Erhalt der norddeutschen Tidenreviere dem Satzungszweck „Förderung der Sportschiffahrt auf Binnen- und Küstengewässern, auf See und Hochsee“ entspreche. In einem seiner Schreiben verstieg sich das Finanzamt zu der kruden Äußerung: „Der Verein fördert gemäß der Satzung lediglich den Sport. Die Förderung des Sports kann durch den Verein auch ausgeübt werden, ohne dass die Elbnebenflüsse von dem Verein aufrecht erhalten werden müssen.“¹

Im September fand schließlich ein Gespräch mit dem Finanzamt Hamburg-

¹ Schreiben des FA Hamburg-Nord vom 27.07.2017.



Nord statt, an dem seitens des KYCD die Vorstandsmitglieder Clasen, Gierds und Merten, unser früherer Schatzmeister Hermanns - von der Heide und unser steuerlicher Berater, der Wirtschaftsprüfer Franz Sahm, teilnahmen.

Im Lauf des Gesprächs konnten die zuvor vom Finanzamt formulierten Einwände ausgeräumt werden. Die Erwartung, damit sei die Angelegenheit im Sinne des Clubs geklärt, erwies sich indes noch während der Unterredung als falsch.

Das Finanzamt zauberte ein neues „Argument“ gegen die Gemeinnützigkeit des KYCD aus dem Hut:

Die Sachgebietsleiterin des Amtes bezweifelt nun, dass der KYCD überhaupt berechtigt sei, als Interessenvertretung von Fahrtenwassersportlern gegenüber Ministerien und Politik tätig zu werden. Interessenvertretung ist nach dieser Auffassung keine Tätigkeit, die den Sport unmittelbar fördert, sie sei „ein Privileg“, das nur Dachverbänden zukomme.

Ob das Finanzamt in diesem Sinne entscheiden wird, ist allerdings noch unklar, denn es will vor seiner Entscheidung eine „fachliche Weisung“ einholen. Es kann also sein, dass demnächst eine Entscheidung getroffen wird, die die Interessenvertretung durch uns nicht zu verhindern sucht, es kann aber genauso sein, dass der KYCD einen Angriff auf seine Rechte gerichtlich abwehren muss.

Die unklare Situation hat bislang eine Beeinträchtigung zur Folge. Nach § 27 Nr. 3 unserer Satzung sind Satzungsänderungen vor ihrer Anmeldung beim Registergericht dem Finanzamt vorzulegen, damit die Verträglichkeit mit der Gemeinnützigkeit des Vereins geprüft wird. Das Finanzamt Hamburg-Nord blockiert gegenwärtig die Anmeldung der von der Mitgliederversammlung 2017 beschlossenen Satzungsänderungen. Es will sich zu ihnen erst äußern, nachdem die turnusmäßige Gemeinnützigkeitsprüfung abgeschlossen ist.

Die in diesem Heft abgedruckte Satzung ist deshalb noch nicht in Kraft. Sie gibt augenblicklich nur die Beschlusslage nach der Mitgliederversammlung wieder.

Der Vorstand des KYCD wird die Mitgliedschaft über den weiteren Verlauf des Konflikts zeitnah informieren.



Nachgefragt:

AIS – Die Unterdrückung von Signalen der Class B auf Handelsschiffen

In der letzten Ausgabe des Club-Magazins stellten wir technische Neuentwicklungen von AIS-Geräten für die nichtausrüstungspflichtige Schifffahrt vor. Einige Leser äußerten daraufhin ihre Besorgnis, ob Signale von AIS-Class B-Geräten überhaupt Beachtung fänden. Wie wird mit den von Yachten übermittelten Informationen an Bord großer Schiffe umgegangen?

Die International Maritime Organization (IMO) geht davon aus, dass in bestimmten Gebieten so viele Fahrzeuge unterwegs sind, dass die Darstellung aller AIS-Objekte im Radarbild oder auf der ECDIS völlig unübersichtlich würde und keine Hilfe für den Nautiker mehr wäre. Wer sich zum Beispiel das Gütümmel auf der Kieler Förde an einem schönen Ferienwochenende vor Augen führt, wird zugeben müssen, dass diese Erwägung nicht von der Hand zu weisen ist. In den Vorschriften der IMO ist deshalb vorgesehen, dass SOLAS-Schiffe Class B-Objekte aus der Anzeige herausfiltern können. Während es in der

Revierfahrt sinnvoll sein kann, das Filter zu benutzen, ist es im offenen Seeraum angebracht, alle Objekte im Radar oder in der ECDIS anzuzeigen. Denn bekanntlich sind Yachten oftmals optisch erst spät auszumachen und liefern ohne einen sehr guten passiven Radarreflektor oder einen Radar Target Enhancer (RTE) ein schlechtes oder kein Radarecho. Wenn das Filter dann eingeschaltet ist, führt das zu einer vom Class A-Schiff vermeidbaren Risikoerhöhung.

Leider besitzen die Geräte der Berufsschifffahrt bisher keine auffällige Anzeige für den Filterbetrieb und, was wichtiger wäre, keine zeitliche Beschränkung für ihn. Es kann also, besonders nach Wachwechseln, leicht übersehen werden, dass das Filter aktiviert wurde. Das wird sich vielleicht in Zukunft ändern. Bis dahin wäre es wünschenswert, wenn es auf der Brücke von Berufsschiffen einen Workaround gäbe, mit dem unterstützt wird, dass kein Wachhabender das Filter vergisst. Wird die Anzeige von Class B-Zielen unterdrückt, könnte zum



Beispiel eine Notiz im Passage Plan eingefügt werden, die alle späteren Wachhabenden daran erinnert, das Filter im offenen Seeraum wieder auszuschalten. In Anbetracht der sowieso schon hohen Belastung von Brückencrews, dürfte der Vorschlag einer weiteren Aufgabe jedoch ein frommer Wunsch sein.

Schon seit dem Jahr 2008 müssen alle neuen Radaranlagen der Berufsschiffahrt eine integrierte AIS-Funktion haben. Die technische Norm für die Realisierung dieser IMO-Vorschrift stammt von der International Electrotechnical Commission (IEC). Die technische Vorschrift für die minimalen Anforderungen wurde in der Norm IEC 62388 „Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Shipborne radar – Performance requirements, methods of testing and required test results“ festgelegt.¹ Die IEC lässt in ihr einen beachtlichen Spielraum für die Auslegung der Filter und für die automatische Aktivierung „schlafender“ AIS-Objekte. Besonders im Hinblick auf das Zusammenspiel der Filter mit der automatischen Aktivierung bestimmter Objekte in der Anzeige ist den Her-

stellern vieles überlassen, denn die in der Norm aufgezählten Filtertypen und Aktivierungsparameter sind nur beispielhaft.²

Auch wenn ein AIS-Objekt nicht auf dem Display erscheint, wird es im Hintergrund weiter mitverfolgt. Die Filterung führt nicht dazu, dass die Signale der Class B-Geräte nicht mehr vom AIS-Class A-Gerät empfangen werden. In der Liste der AIS-Objekte, die unmittelbar auf dem MKD des Class A-AIS angezeigt wird, ist Class B immer dargestellt. Es wird nur in Anbetracht der viel ergonomischeren Darstellung im Radar niemals jemand auf diese Anzeige achten. In der Regel werden die Anlagen so benutzt, dass die empfangenen Class B-Signale entweder dargestellt oder gar nicht berücksichtigt werden. Das ist bei allen Radaranlagen eine vorgeschriebene Einstellungsalternative. Ihre Verwendung ist aber nicht zwangsläufig, denn es sind außerdem andere Filterkonfigurationen zulässig. Durch sie wird es möglich, AIS-Objekte – und nicht allein solche der Class B – nach anderen Kriterien herauszufiltern.

1 Das, was hier am Beispiel des Radars abgehandelt wird, gilt prinzipiell ähnlich für die Darstellung von AIS-Objekten in der ECDIS. Die Anforderungen wurden ebenfalls vom IEC beschrieben.

2 Zwei wichtige Passagen zur Filterung in IEC 62388 lauten: „10.5.3 Filtering of AIS sleeping targets requirement: To reduce display clutter, a means to filter the presentation of sleeping AIS targets shall be provided, together with an indication of the filter status (for example by target range, CPA/TCPA or AIS target class A/B, etc.).“ Und: „10.5.4 Activation and deactivation of AIS target requirement: A means to activate a sleeping AIS target and to deactivate an activated AIS target shall be provided. If zones for the automatic activation of AIS targets are provided, they shall be the same as for automatic radar target acquisition. In addition, sleeping AIS targets may be automatically activated when meeting user defined parameters (for example target range, CPA/TCPA or AIS target class A/B).“

Welche Möglichkeiten der Filterung vorhanden sein können, soll am Beispiel einer integrierten Radaranlagen von Furuno dargestellt werden, dem für ausrüstungspflichtige Schiffe zugelassenen Furuno FCR-2117:³

Das Gerät verfolgt maximal 1.500 AIS-Objekte und berechnet mindestens deren Entfernung, Peilung, CPA, TCPA. Die Einstellungen für CPA und TCPA sind für AIS und Radar stets gleich. Auf dem Bildschirm können maximal 240 AIS-Objekte dargestellt werden. Der Bediener kann die Anzahl der anzuzeigenden Objekte verkleinern. Die AIS-Anzeige kann auch völlig ausgeschaltet werden. Bei eingeschalteter Anzeige hat der Bediener die Wahl, ob alle neuen Objekte automatisch oder manuell aktiviert werden sollen. Zudem kann er mittels Filtern definieren, welche Arten von Objekten nicht angezeigt werden sollen. Folgende Filtermöglichkeiten bestehen:

- Class A ja/nein
- Class B ja/nein
- ATON ja/nein
- SAR-Luftfahrzeuge ja/nein
- SART ja/nein
- Basisstationen ja/nein
- Distanz (maximal 48 Seemeilen)
- Mindestgeschwindigkeit
- Mindestlänge

Es muss ferner festgelegt werden, ob entweder CPA oder TCPA oder die Distanz ein Kriterium für die Auswahl der anzuzeigenden Objekte ist.



Furuno Chart Radar FCR 2117
Quelle: Furuno

Wenn ein auf Grund der Filterkriterien aktives Objekt die im Radar eingestellten CPA- oder TCPA-Werte unterschreitet, erscheinen die Nachricht „AIS Dangerous target“ und ein rot blinkendes AIS-Symbol auf dem Bildschirm. Der Alarm muss vom Bediener quittiert werden. Ein akustischer Alarm kann außerdem eingeschaltet sein. Es ist auch möglich, das Gerät so einzustellen, dass herausgefilterte Objekte automatisch aktiviert werden, wenn sie die Bedingungen für ein gefährliches Objekt erfüllen. Von dieser eigentlich sinnvollen Option können wiederum Yachten und andere Kleinfahrzeuge ausgenommen werden. Filterkriterien sind hier:

- Class B
- Mindestgeschwindigkeit
- Mindestlänge

3 Vgl. hierzu Furuno, Operator's Manual, Marine Radar Model FCR-21x7.



Die Möglichkeit, herausgefilterte AIS-Objekte nach bestimmten Vorgaben zu aktivieren, kann von Fall zu Fall sinnvoll sein, muss es aber nicht. Das macht folgendes Beispiel deutlich: Stellen wir uns wieder die Kieler Förde an einem schönen Ferienwochenende vor. Für Yachten ist es üblich, sich hier in der Revierfahrt Handelsschiffen unter Ausnutzung der eigenen Wendigkeit bis auf kurze Distanz anzunähern. Tut der Skipper das mit der nötigen Aufmerksamkeit, wird keine Gefahr entstehen und kein Manöver des Großen erforderlich werden. Ist auf dem Class A-Fahrzeug nun ein CPA als Filterkriterium gewählt worden, der der Manövrierfähigkeit des großen Schiffes angemessen ist, wäre die Alarmdistanz viel zu groß. Es würden also in dichter Folge AIS-Symbole eingeblendet und Alarme ausgelöst. Auf der Brücke wäre AIS unter diesen Umständen kein Hilfsmittel, um den einen unaufmerksamen Skipper, der sich in den nächsten Minuten in eine Gefahrensituation begeben wird, zu erkennen und um auf ihn zu reagieren. Die Vielzahl der nicht einschätzbaren Alarme würde den Nautiker höchstens ablenken und, um das zu vermeiden, ohne viel Beachtung quittiert werden. In der Praxis wird es deshalb in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte und vielen Yachten trotz der technischen Möglichkeit, selektiv zu filtern, wahrscheinlich dabei bleiben, die Darstellung aller Class B-Objekte einfach zu unterdrücken. Das Radar und die Beobachtung der Umgebung aus dem Brückenfenster bleiben hier manchmal die wichtigsten Mittel der Kollisionsverhütung.

Anders sieht die AIS-Benutzung in der Revierfahrt hoffentlich bei schwerem Wetter aus. Wenn die Sicht schlecht ist und die Entrüfungseinstellungen die Radarsichtbarkeit schwach reflektierender Objekte verringern, sollte es selbstverständlich sein, AIS-Class B-Signale – und generell die Signale kleiner Fahrzeuge – nicht herauszufiltern. Es werden dann zum einen weniger Yachten unterwegs sein und zum anderen werden sie zu Handelsschiffen in aller Regel eine größere Distanz halten. Es wird jedenfalls keine verwirrende Vielzahl von AIS-Class B-Objekten zu erwarten sein, so dass die größere Sicherheit der Zieldarstellung entscheidend ist.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Einstellungen zulässig sind, die dazu führen, dass Notsignale und virtuelle Seezeichen ausgeblendet werden können. Das eine gefährdet Menschenleben und das andere kann den Verlust wichtiger nautischer Informationen zur Folge haben. AIS erhöht die Sicherheit des Verkehrs ganz erheblich, daran gibt es keinen Zweifel. Die Normen für die Auslegung von Filtern, die aus den frühen Tagen integrierter Systeme in der zivilen Schifffahrt stammen, sind jedoch eine Schwachstelle, von der unübersichtliche, wenig praktikable Einstellungsmöglichkeiten und Unsicherheiten für Verkehrsteilnehmer ausgehen.

„Unseren Revieren eine Zukunft!“

Bericht über die Arbeitstagung des KYCD am 14. Oktober 2017 in Hamburg

Unserer Einladung zu einer Tagung über die Zukunftsaussichten der Tidengewässer im Untereelberaum und der Eider folgten 31 Personen. Die überwiegende Mehrzahl von ihnen kam aus dem Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt. Vertreter einzelner Wassersportvereine und Yachthafenbetreiber waren ebenso anwesend wie Vertreter der Gruppe Nedderelv, mehrerer Kreisseglerverbände, des Landesverbands Motorbootsport Niedersachsen, des Motor yachtverbands Schleswig-Holstein, des Hamburger Segler-Verbands und des DSV. Leider machten sich Politik, Verwaltung und Wirtschaft rar. Die Absicht, Vertreter der verschiedenen Bereiche in einem gemeinsamen Gespräch dazu anzuregen, eine gemeinsame Plattform für den Erhalt der Reviere zu bilden, ließ sich folglich mit dieser Veranstaltung noch nicht verwirklichen. Die Tagung war trotzdem sehr erfolgreich, denn die Anwesenden waren sich bald einig, dass es an der Zeit sei, gemeinsam praktische Schritte für den Erhalt der norddeutschen Tidenreviere zu unternehmen.

Bereits in seiner Einführung ließ Bernhard Gierds, der Vorsitzende des KYCD, keinen Zweifel daran, dass für alle am Erhalt und an der Entwicklung unserer Reviere Interessierten die Zeit drängt. „Wassertourismuskonzept“ und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ befinden sich nicht mehr im

Stadium programmatischer Absichtserklärungen. Die beiden federführenden Ministerien, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), sind inzwischen dabei, sich die rechtlichen, organisatorischen und planerischen Werkzeuge zu schaffen, die sie für die Umsetzung ihrer Absichten benötigen. Wenn die regionalen Akteure in Norddeutschland der weiteren Entwicklung nicht dauerhaft hinterherlaufen wollen, dann müssen sie die Chance nutzen, in dieser Phase selbständig Entwicklungskonzepte zu formulieren.

Vom „Wassertourismuskonzept“ sind für den Norden vor allem negative Auswirkungen zu erwarten. Da es kein Tidengewässer gibt, dessen Bedeutung für Freizeit oder Tourismus mit „hoch“ oder „sehr hoch“ bewertet wird, steht fest, dass die knappen Mittel für die Erhaltung nicht in diese Reviere fließen werden. Die Prioritäten für die Investitionslenkung sind vom BMVI deutlich benannt. Auch vom Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ werden die Tidengewässer nicht von selbst profitieren. Sie gehören zwar grundsätzlich in dessen Rahmen, da aber bisher geographisch allein tidenfreie Binnengewässer in Betracht gezogen wurden, ist es völlig unklar, wann die norddeutschen Flüsse tatsächlich einbezogen werden.



Die vorliegenden Konzepte enthalten aber nicht nur Gefahren für unsere Reviere, sondern auch Chancen. Es ist vorgesehen, bei der Entwicklung der Pläne für die einzelnen Flussgebiete regionale Konferenzen zu etablieren. Wie auch der im DSV für die politische Interessenvertretung zuständige Gerhard Philipp Süß in der Diskussion betonte, ist die Zusage der Ministerien, das, was aus den Regionen komme, in die Entwicklung einzubeziehen, ernst zu nehmen.

Gerade, weil es für die Tidengewässer nur wenige Entwicklungsvorgaben gibt, besteht die Chance, für sie Pläne zu entwickeln, die ihre jeweiligen Besonderheiten und Potentiale angemessen berücksichtigen. Das setzt allerdings mindestens zweierlei voraus: Zum einen, dass die Akteure aus den verschiedenen Nutzergruppen zusammenarbeiten, und zum anderen, dass Wissenslücken über die von uns genutzten Gewässer geschlossen werden. Vorschläge und Forderungen benötigen eine belastbare Faktenbasis.

Was an „Wassertourismuskonzept“ und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ für die norddeutschen Tidenreviere problematisch ist, wurde in einem Vortrag zusammenhängend vorgestellt und anschließend in Hinblick auf daraus erwachsende Handlungsmöglichkeiten und -erfordernisse diskutiert. In der Diskussion wurde deutlich, dass es eine beachtliche Schnittmenge zwischen den einzelnen Flussrevieren gibt, dass aber auch Schwerpunktsetzungen vorhanden sind. So sind zum Beispiel an der Ilmenau der historische Aspekt des

Salzhandels und der technikgeschichtliche Aspekt der Nadelwehre und Schleusen herausgehoben. Hinsichtlich der Weiterarbeit wurde gefragt, welche Informationen zur Fundierung von Entwicklungsplänen gesammelt und aufbereitet werden müssen. Der KYCD wird den Informationsaustausch koordinieren und als Kontaktpunkt fungieren. Einigkeit bestand unter den Anwesenden, dass möglichst schnell Vertreter anderer Nutzergruppen, speziell aus Politik, Umweltschutz und Wirtschaft für die Verstärkung des Ansatzes gewonnen werden müssen.

Um Fragen der Wirtschaft ging es in einem weiteren Vortrag. Dr. Brigitte Clasen, die stellvertretende Vorsitzende des KYCD, beschäftigte sich mit verschiedenen Ansätzen zur Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung von Tourismus und Wassersport. Ausgehend von den Maßstäben des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden die Rechenansätze über die Länder ebene bis zur Elbe heruntergebrochen.

Zur Überraschung manch eines Anwesenden wurde dabei deutlich, dass durch den Wassersport im Bereich der Tidenelbe und ihrer Nebenflüsse je nach Ansatz jährlich zwischen 27 Millionen und 51 Millionen Euro generiert werden. Auch wenn Wassersport und Wassertourismus in dieser Region nicht so ausgeprägt sind wie auf den Gewässern in Brandenburg und Berlin, so kann es doch keinen Zweifel daran geben, dass eine regionalwirtschaftliche Bedeutung vorhanden ist, die den Erhalt der Gewässer für die Schifffahrt rechtfertigt.

Das auch deshalb, weil bei keinem der Flüsse das vorhandene Potential schon ausgeschöpft ist.

In diesem Zusammenhang wurde auch kritisch thematisiert, dass es eine wachsende Tendenz gibt, als Nutzen nur das in den Blick zu nehmen, was als Geldwert erfasst, was „monetarisiert“ werden kann. Der Begriff des gesellschaftlichen Nutzens im Sinne eines ideellen Zugewinns, etwa einer wachsenden Zufriedenheit von Menschen durch das Naturerleben, scheint mehr und mehr

abhanden zu kommen, ist aber für sehr viele das Motiv, Wassersport zu treiben.

In der Schlussrunde der Veranstaltung wurden dann erste konkrete Arbeitsschritte vereinbart, die über einen längeren Zeitraum zu Entwicklungskonzepten führen sollen. Dabei blieb offen, ob es möglich sein wird, die ganze Region zu bearbeiten, oder ob Musterbeispiele gebildet werden sollen. Kurzfristig wird es darum gehen, bis zur „boot“ 2018 in Düsseldorf einen öffentlichen Auftakt vorzubereiten.

Das Kreuzer Yacht Club Weihnachtsrätsel

Zum Jahresausklang wollen wir Ihnen drei Preisfragen stellen. Eine ganze Reihe von Segelvereinen besteht inzwischen seit hundert Jahren oder noch länger.

Wir möchten von Ihnen gerne wissen, welcher Yacht Club für sich in Anspruch nehmen kann, der älteste bis heute existierende Yacht Club der Welt zu sein? Aber, das ist unsere zweite Frage, ist das auch der am frühesten gegründete Club? Wenn nicht, welcher war es? Und, um nicht nur rund um den Globus zu schweifen, unsere dritte Frage: In welchem deutschen Club wurde zuerst sportlich gesegelt?

Auf Ihre Antworten sind wir gespannt, doch was haben Sie davon, sich mit der Geschichte unseres Sports zu befassen? Erstens einen unterhaltsamen Zeitvertreib im Kerzenschein und zweitens die Aussicht auf einen von drei Preisen: Die gebührenfreie Teilnahme am Workshop im Flensburger Schiffsführungssimulator, die gebührenfreie Teilnahme am Workshop „Gute Reise! – Sicherheit und Törnplanung“ in Bremen oder die gebührenfreie Teilnahme am Sicherheitstraining in Neustadt. Freuen Sie sich auf ein spannendes Wochenende bei einem unserer Kurse.

Das Ergebnis Ihrer maritimen Geschichtsforschung erwarten wir per Brief, Fax oder E-Mail bis zum 10. Januar 2018 an die Geschäftsstelle des Clubs.



KYCD-Seminar:

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

Wenn Sie jetzt insgeheim mindestens einmal „ja“ gedacht haben, dann sind Sie richtig beim Sicherheitsseminar des KYCD im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr der Marine in Neustadt/Holstein am **06. und 07. April 2018**.

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 Signalaraketen richtig einzusetzen.

Gäste sind herzlich willkommen.

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 305,-

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**).



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 im KYCD e.V. Mitglied ist
 24,00 € Jahresbeitrag für Jugendliche

Mein Fahrtgebiet: Ostsee Nordsee Mittelmeer Hochsee Bodensee Binnen

Ich bin: Yachteigner Motor Segel Mitsegler Charterer Nicht aktiv

Mein Heimathafen

Werberin/Werber
 Vorname, Name und Mitgliedsnummer (falls zur Hand)

Ort, Datum Unterschrift

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

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE771000000397156, Mandatsreferenz: WIRD SEPARAT MITGETEILT

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

 Vorname, Name (Kontoinhaber)

 Kreditinstitut (Name und BIC)

 IBAN

Ort, Datum Unterschrift

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

Der Buchtipp



MAYDAY - Geschichten der Seenotretter von Nord- und Ostsee

Sie fahren raus in den Sturm, wenn alle anderen Schiffe längst im Hafen liegen. Sie riskieren alles, um anderen zu helfen. Für Fischer und Seeleute sind sie vor der Küste die letzte Lebensversicherung. Und mancher von ihnen hat dafür einen hohen Preis bezahlt. In MAYDAY berichten 25 Seenotretter von ihren Einsätzen, ihrem Mut und ihren Ängsten. Einer war selbst im Sturm verschollen, einer verlor seinen Bruder an die See. Diese Männer nehmen uns mit an Bord ihrer Kreuzer und teilen mit uns ihre Erinnerungen. Ein Buch als Denkmal für Helden auf See, die keine Helden sein wollen!

Preis: 29,90 Euro
244 Seiten, Hardcover
Ankerherz Verlag GmbH
ISBN: 978-3-940138-79-8
Bestellung: www.ankerherz.de

Für jedes ab Verlag verkaufte Buch spendet Ankerherz zwei Euro an die Seenotretter.

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 DEUTDE33HAM

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigt:

Bernhard Gierds (Vorsitzender)

Dr. Joachim Heße (Stellv. Vorsitzender)

Dr. Brigitte Clasen (Stellv. Vorsitzende)

Redaktion

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

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

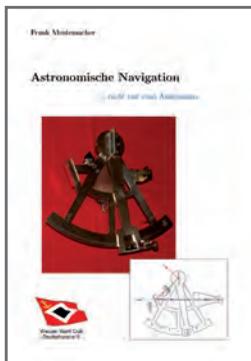


Flaggen	Größe 1	ca. 35 cm x 22 cm	8,00 €	Anzahl.....
	Größe 2	ca. 45 cm x 30 cm	9,50 €	Anzahl.....
Anstecknadel	Flagge des KYCD, feinvergoldet, als Nadel		12,50 €	Anzahl.....
Clubkrawatte	in dunkelblau mit der Flagge des KYCD als Muster, aus reiner Seide		24,00 €	Anzahl.....
Stoff-Aufnäher Flagge des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

Astronomische Navigation –

... nicht nur zum Ankommen

2. überarbeitete Auflage



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

Anzahl

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

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!

Ihre Sicherheit, unsere Aufgabe!

SVB®

1989

Spezialversand für Yacht- & Bootszubehör

DER TESTSIEGER JETZT IM SET

AIS Notsender
easyONE + SEATEC
Rettungsweste
CLASSIC 165

Yacht
TESTSIEGER

SEHR GUT
18/2017

Setpreis:
353,95€



SEATEC Safesling
MOB-System

Yacht
AUSPROBIERT
★★★★★

SEHR GUT
18/2017



nur:
69,95€

WINTERZEIT – WARTUNGSZEIT



YACHTCARE
Dichtmittel
Leak Hero

nur:
24,95€



Nutzen Sie jetzt
unseren zertifizierten
Wartungsservice für
Ihre Rettungsweste/
Rettungsinsel.

Über 20.000 Artikel ständig am Lager

KATALOG
KOSTENLOS!

www.svb.de

Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de

