

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler



März 1/2007



WEHRING & WOLFES
YACHTVERSICHERUNGEN

Damit es Ihnen gut geht – Mit Sicherheit!

Wehring & Wolfes GmbH · Assekuranzmakler für Yachtversicherungen
Meßberg 1 · 20095 Hamburg · www.wehring-wolfes.de
Telefon +49 (0)40/87 97 96 95 · Fax +49 (0)40/30 96 78 59



HERMANNNS -VON DER HEIDE & PARTNER

STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

Wir machen auch Hausbesuche!

Haben Sie Fragen zur Besteuerung Ihrer:

- Renten
- Zins- und Wertpapiererträge
- Mieteinnahmen

Müssen Sie wieder Steuererklärungen erstellen?

Rudolf - Kinau - Str.11, 25451 Quickborn
Tel.: 04106 / 61 85 - 0, Fax: 04106 / 61 85 - 23
e-mail: post@hermanns-von-der-heide.de



Die 2007er Saison auf dem Wasser hat noch nicht begonnen, da werfen Konzepte, Vorschläge und Positionspapiere unterschiedlicher Institutionen bereits ihre "langen Schatten voraus" in Richtung Sport- und Freizeitschiffahrt.

Bereits im Dezember 2006 veröffentlichten der ADAC, der Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V., sowie der Deutsche Boots- und Schiffbauer-Verband ein gemeinsames "Deregulierungspapier für die Sport- und Freizeitschiffahrt", in dem sie u.a. die Bereiche Sicherheit, Ausbildung, Befähigungsnachweise und Wassertourismus behandeln, z.T. erhebliche Defizite aufzeigen, aber gleichzeitig auch eine Vielzahl von Vorschlägen unterbreiten. Und, sie fordern zu Recht in diesem Zusammenhang an den Gesprächen und Arbeitskreisen in den zuständigen Regierungsstellen beteiligt zu werden. So z.B. bei der Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich. Hier werden die Segler und Motorbootfahrer bislang ausschließlich durch die beiden Sportverbände DMYV und DSV vertreten. D.h. zwei Verbände, die sich schwerpunktmäßig dem Sport verbunden fühlen, und in denen laut der Unterlagen nur rund 25% der Segler und Motorbootfahrer organisiert sind, sprechen für alle Freizeitskipper.

Bereits im Januar 2007 legten zwei weitere Institutionen nach und beschäftigten sich intensiv mit dem Themenkreis "Sicherheit in der Freizeit- oder Sportschiffahrt". Der angesehene Deutsche Verkehrsrgerichtstag beschäftigte sich ebenso mit dem Thema und formulierte Anregungen, Forderungen und Empfehlungen an den Gesetzgeber (siehe Seite 18), wie auch die FDP-Fraktion im Bundestag, die einen entsprechenden Antrag am 11.01.2007 eingebracht hat (siehe Seite 19).

Erstaunlich in diesem Zusammenhang ist, dass von "offizieller Seite" aus den Reihen des DMYV und DSV keinerlei Reaktionen oder Stellungnahmen zu den vorgelegten Papieren bekannt geworden sind. Es wird sicherlich in diesem Zusammenhang eine spannende Saison 2007 werden - bleibt nur zu hoffen, dass die z.T. mit interessanten Empfehlungen und Anregungen versehenen und in vielen Punkten deckungsgleichen Papiere "nicht in der Versenkung verschwinden".

Insbesondere beim FDP-Antrag bestehen die berechtigten Zweifel, dass er die verschiedenen Regierungsinstanzen übersteht, denn bekanntermaßen sind Anträge, Entwürfe oder Konzepte aus den Reihen der Opposition "schnell wieder vom Tisch".

Ein Vorteil hat das Ganze aber bereits jetzt schon: Es kommt offensichtlich Bewegung in alte und nicht unbedingt moderne Strukturen und Regelungen.

Der Club wünscht allen Mitgliedern und Freunde des Clubs eine sichere, erlebnisreiche und erholsame Saison.

Mast- und Schotbruch
Ihr KYCD-Vorstand



INHALT

Auf ein Wort	Seite 3
BOATFIT 2007 - Messe Bremen	Seite 5
Sicher ankern	Seite 8
Aktuelles	
Sicherheit im See- und Küstenbereich	Seite 16
Sportbootführerscheine aus Dänemark	Seite 16
Rettungswesten nicht selber warten	Seite 16
Fragen und Antworten zur Führerscheinprüfung	Seite 17
Es kommt Bewegung in die Branche	Seite 18
Informationen zu Seefunk und Binnenfunk	Seite 21
Sperrgebiete in der Mecklenburger Bucht	Seite 22
Beförderung von Sprit in Privat-PKW	Seite 23
Merkblatt NAVTEX Dienst	Seite 24
Bücherschapp	Seite 28
Impressum	Seite 30
Anmeldung zur Mitgliedschaft	Seite 31
Mitglieder werben Mitglieder	Seite 32
Bordapotheke / Frühjahrsaktion / KYCD-Shop	Seite 25/27/33

Titelfoto: Margrit Moehlen, Hamburg

Illustration: Dietrich A. Popkowitz, Insel Hjelm im südlichen Kattegat





Foto: „MGH Messe- und Ausstellungsgesellschaft Hansa“

Der KYCD auf der BOATFIT in Bremen

Vom 9. bis 11. März 2007 findet in den Bremer Messehallen die 2. Auflage der im Jahr 2006 gestarteten Messe BOATFIT statt - das große Expertenforum zum Thema Pflege, Instandhaltung und Reparatur von Holz-, Stahl- und GFK-Booten.

Schon 2006 konnte die erste BOATFIT eine sehr starke Zuschauerresonanz vermelden - die Mischung aus Verkaufsausstellung und Fachvorträgen kam ausgesprochen gut an. Auch bei der diesjährigen BOATFIT stehen neben der Fachausstellung mit rund 90 Praxisvorträgen und Workshops, Expertenwissen und praktisches Know-how im Mittelpunkt. Aber auch Charterskipper kommen dieses Mal nicht zu kurz.

Im Bereich der Vorträge und Workshops wird es sechs Themeninseln geben:

Bootsbau und Reparatur:

Themen sind u.a.:

- Reparaturen von GFK-Schäden
- Decksbeläge: Verschiedene

Materialien und Refit

- Pflege und Reparatur von Holzyachten

Motoren und Antrieb:

Themen sind u.a.:

- Erste Hilfe bei Dieselmotoren
- Außenborder: Technik und Praxis
- Ruder- und Wellenlager-Refit

Segel und Rigg:

Themen sind u.a.:

- Leichtwindsegel: Blister, Spi & Co.
- Das ideale Am-Wind-Fahrtensegel
- Der vernünftige Trimm eines Fahrtensegels
- Masttrimm: richtig Auf- und Abriggen

Elektrik und Elektronik:

Themen sind u.a.:

- AIS für Sportboote



- Radar auf Yachten
- Kommunikation an Bord:
Internet, E-Mail, Seefunk
- LED im Außenbereich

Farben, Lacke und Pflegemittel

Themen sind u.a.:

- Osmose – Erkennen und Sanieren
- Antifouling – was wirkt wie?
- Anstrichsysteme für Holzjachten
- Nanotechnologie in der
Oberflächentechnik: Was ist das?

Sicherheit, Seemannschaft und Charter-Praxis

Themen sind u.a.:

- Mann über Bord / Rettungsmittel
auf Nord- und Ostsee
- Schwerwetterfahrt:
Vorbereitung und Ausrüstung
- Gut und richtig Ankern
- Sicherheit durch Seefunk



Zudem erwarten die Besucher im Rahmen der Fachausstellung eine Vielzahl von interessanten Produkten und Ausrüstungsgegenständen.

So z.B. die neue „CarbonWinch“, „Kohlefaserverbundtechnik Made in Germany“, aus dem Hause MSM-Winches (Partner des KYCD). Diese neue, vollständig aus Carbon - gemischt mit einem hochfesten Kunststoff - gefertigte Winch, zeichnet sich nicht nur durch ihr geringes Gewicht bei exzellenter Stabilität aus, sondern die Besonderheit der Elektroversion ist die Integration von Motor und Getriebe in der Trommel.



Oder das GaleSail - mehr als 14.000 Stück segeln weltweit - aus dem Hause PROYACHT: Diese international erfolgreiche Sturmfock für alle Vorsegel-Rollanlagen gehört unbedingt zur Sicherheitsausrüstung an Bord.

Darüber hinaus bietet PROYACHT (Partner des KYCD) eine Vielzahl weiterer interessanter Produkte, wie z.B. LED-Leuchten, Spade- und Bügelanker, CoverSail oder Bergeschläuche.

Wer sich über Yacht-Batterien und Stromversorgung an Bord informieren möchte, ist beim KYCD-Partner rasmus Marine gut aufgehoben, hier werden u.a. die leistungsstarken AGM-Batterien präsentiert.

Der KYCD wird gemeinsam mit dem Internetmagazin „bootswelt“, Sejlere's Marina Guide, der Segelschule Well-Sailing und der Firma Reinhard Brouer Boots-

und Yachtausrüstung in der Halle 7, Stand Nr. D 23, ein umfangreiches Informationspaket präsentieren. Die Themenschwerpunkte sind Charterbroschüre, Checklisten, Revierinfo/Handbücher, Sicherheitsausrüstung (Rettungswesten, Rettungsinseln), Sicherheitsseminare, Skippertraining, Praxisseminare, Bordapotheke, Führerscheinausbildung, etc..

Schauen Sie vorbei, es lohnt sich!

Öffnungszeiten: Freitag bis Sonntag von 10.00 bis 18.00 Uhr

Eintrittskarten:

Tageskarte: Erwachsene: 9,00 Euro
Ermäßigte Tageskarte (Schüler, Studierende, Auszubildende, Rentner, Behinderte): 7.00 Euro

Mehr Infos zur BOATFIT, die Besucherinformationen, die Ausstellerliste und das Vortragsprogramm gibt es im Internet unter www.boatfit.de



„1000-mal geankert und nichts passiert ... und dann hat es RUMMS gemacht“

Gut geplant und professionell durchgeführt ist das Ankermanöver normalerweise eine völlig unkritische und sichere Angelegenheit. Und dennoch sträuben sich einem manchmal die Nackenhaare, wenn man Ankermanöver beobachtet bzw. das „fertige Ergebnis bewundert“. Und das nicht nur in wassertouristisch überlaufenen Buchten mit wenig erfahrenen Flottillenseglern an Bord der Schiffe.

„GUT ANKERN heißt RICHTIG ANKERN“, meint Thomas Wibberenz von PRO-YACHT und gibt ein paar wichtige Informationen und Tipps zum Thema.

Die Hauptfrage beim Ankern ist nicht unbedingt : welcher Anker, welches Gewicht, wie viel Länge ..., sondern:
WO und WIE soll geankert werden!

Wo kann geankert werden?

Natürlich nur an nicht verbotenen Stellen, Vorschriften und Gesetze sind unbedingt zu beachten! Und, mit Bedacht ankern, die Verkehrssicherheit geht vor!

Gängige Entscheidungskriterien sind z.B.:

- Wassertiefe und Tidenhub,
- Strömung,
- Untergrund,
- Wetter und Wetter-Entwicklung,
- Wind-Richtung, Wind-Stärke und Wind-Entwicklung,
- Topographie und Geographie,
- Welle, Schwell - evtl. reflektiert von Felsen / Ufer,
- Schifffahrt oder Durchgangsverkehr,
- Abstand zu anderen vor Anker liegenden Schiffen

Wie soll geankert werden?

Immer wie für eine Sturmnacht!

- Fallböen,
- Gewitter mit voller Winddrehung,
- Seebeben,
- oder andere, treibende Boote kommen meist unvorbereitet und unvorhergesehen ...

Deshalb:

Ankern immer mit der Überlegung
„Was passiert wenn ...?“

Und der Skipper muss sich immer eine Notroute festlegen, um das Boot und oder die Crew im Notfall - sowohl vor oder beim Ankermanöver, als auch beim Vor-Anker liegen - sicher wegzubringen.





Vorhersehbare Einflüsse auf das Boot vor Anker:

- derzeitiger Wind und aktuelle Strömung in Richtung und Stärke,
- zu erwartende Veränderungen (Wetterbericht!),
- meteorologisch/regional bekannte Veränderungen oder Wechsel (z.B. Landwind und Seewind)
- werden sich die Boote neben mir genauso wie mein Boot verhalten? (Kurzkieler, Langkieler, Schwertboote, Katamarane, ...)

Der Idealfall:
Volle Kettenlänge gesteckt und der volle Schwoikreis ist frei von Hindernissen.

Voraussetzungen zum kontrollierten Ankern an Bord:

- Lot/Echolot zur Bestimmung der Wassertiefe,

- Längenmarkierungen am Ankergeschirr,
- sowie Schuhe und Handschuhe zum Arbeiten am Ankergeschirr.

Die Technik des Ankerns unter Motor - der Idealfall

Langsam einen Kreis fahren, auf flache Stellen und Hindernisse achten. Zum „Mittelpunkt“ fahren, Ankersicherung lösen, Anker bis auf den Grund vorfieren, langsam rückwärts fahren, nur so viel Kette oder Leine stecken wie sich selbst herauszieht. Wenn die gewünschte Länge erreicht ist: Belegen und Auskuppeln, Kette/Leine leicht einrucken lassen, Boot zur Ruhe kommen lassen.

*Ist die Kette/Trosse jetzt schon steif?
Ruckelt sie jetzt schon?*

Dann wird der Anker in den Grund gefahren: Peilmarke suchen, Rückwärts einkuppeln und sehen was passiert.

*Kommt die Kette / Trosse steif und bleibt ohne zu Ruckeln steif?
Die Peilmarke ändert sich so nicht mehr?*

Gut!
Dann können wir jetzt den Anker eindampfen, die Motordrehzahl langsam (!) auf 1/2 bis Vollgas steigern.

Die Peilmarke ändert sich trotzdem nicht?

Gut!
Anschließend kann die Zugentlastung angebracht werden - das schont die Ausrüstung und die Ohren (muss unter Last lösbar sein!).

Zum Schluss natürlich Ankerball oder Ankerlicht setzen - bitte sichtbar in Augenhöhe und nicht in 20 m über dem Wasser.



„Ich habe fertig“? Mitnichten!

Nach dem Ankern wieder an die Sicherheit denken und schriftlich festhalten:

- (Kreuz-) Peilungen zu sicheren Peilobjekten (auch Nachts?),
- GPS Position,
- Wassertiefe,
- welche anderen Boote liegen um mich herum,
- welche ist meine Fluchtroute.

Dazu gehört die Überlegung:

Wo werde ich nach Kentern der Tide, Winddrehung, usw. liegen?

Und, in manchen Revieren kann ein Tauchgang zur Kontrolle, wie der Anker sitzt, sinnvoll sein. Insbesondere auch dann, wenn z.B. in der Bucht viele Schiffe ankern: Kommt mein Anker mit anderen Ankern „in die Quere“? Liegt meine Kette über denen anderer Schiffe (große Probleme beim Einholen!)?

Tipps zum Ankergeschirr

Das Ende des Ankergeschirrs muss gesichert sein, und zwar so, dass es:

- auch unter Last weggeschnitten werden kann,
- lang genug ist um bequem dran zu kommen,
- nicht nur mit einem (verrosteten) Schäkel gesichert ist ...

Längenmarkierungen im Ankergeschirr sind unabdingbar - optimal wäre es, wenn sie auch bei wenig Licht erkennbar sind. Das System ist dabei egal, ob Markierungen per Kabelbinder, Diabolos, Farbe, Takelgarn, Stoff.

Und nicht vergessen: Aufschreiben, was die Markierungen bedeuten, damit die gesamte

Crew Bescheid weiß! Am besten mit waserfestem Filzstift im Deckel vom Kettenkasten.

Und denken Sie einmal darüber nach, wie gut Sie den Anker am Grund sehen können. Farbflächen am Anker können hier Wunder bewirken - zumindest bei relativ klarem Wasser.

Beim bekannten „SPADE-Anker“ ist z.B. die gelbe Farbfläche kein Designelement, sondern sie soll den Anker besser sichtbar machen.

Und alle Bolzen u.ä. sollten mit „Loctite“, Bindedraht oder Kabelbindern gesichert sein.



Wie wäre es mit einem Hanepot zum Drehen in die Welle?

Mit einer „laaangen“ Leine, am besten auf eine Winsch, dann kann ohne Probleme nachreguliert werden.

Ankeraufgehen / Anker ausbrechen
- wieder der Idealfall

Zugentlastung abbauen, mit dem Boot Richtung Anker fahren (nicht mit der Ankerwinde zum Anker ziehen!). Meist bricht der Anker dann aus, wenn Kette/Trosse fast senkrecht stehen.

Wenn nicht, gibt es mehrere Möglichkeiten:

- Kurzstap nehmen, Mannschaft evtl. zum Achterschiff, warten,
- Zugwinkel 90° von jeder Seite probieren,
- Anker an Tripleine herausziehen,
- Schlinge um die Kette/Leine und zum Anker rutschen lassen und mit dem Boot ziehen (das Beiboot hat meist nicht genug Kraft).

Beim Anker einholen am besten bereits die Kette oder Leine abspülen, damit daran haf-

tender „Schiet“ nicht im Kettenkasten landet. Ist der Anker oben, diesen ebenfalls sorgfältig abspülen, am besten mit Süßwasser. Danach den Anker sichern, ggfs. die Winde entlasten und wenn nötig, das Ankerrelais ausschalten.

Ankergeschirr:

Kette, Leine oder eine Kombination?

Leine:

Immer in einem Stück verwenden, Knoten oder Rückspleisse verringern die Bruchlast um 50% oder mehr.

Pluspunkte: Eine Ankerleine ist leicht, einfach zu verstauen, leicht auszubringen und einzuholen, ist elastisch und reduziert Lastspitzen.

Negativpunkte: Sie kann durchscheuern, ein waagerechter Zugwinkel am Anker ist nicht erreichbar, es wird eine große Länge benötigt.





Kette:

Sie ist „so stark wie ihr schwächstes Glied!“

Pluspunkte: Die Ankerkette kann nicht durchscheuern, ein waagerechter Zugwinkel am Anker ist erreichbar, es wird weniger Länge benötigt. Und sie hat ein gewisses Dämpfungsverhalten, solange sie nicht steif kommt.

Negativpunkte : Das Ausbringen und Einholen ist fast nur mit Ankerwisch möglich, sie ist schwer, wenig elastisch und sie lässt Lastspitzen „voll“ durch - die Lastspitzen sind dadurch höher. Und eine Kette kann korrodieren und „unbemerkt“ dünner werden.

Kette und Leine kombiniert:

Das Gute aus zwei Welten.

Elastizität und geringere Lastspitzen mit dem möglichen waagerechten Zug am Anker und der scheuerbeständigen Kette. Je schwerer, länger der Kettenvorläufer ist, desto waagerechter der Zug am Anker. Je länger die Leine, desto elastischer ist das ganze System.

Der Schwachpunkt ist oft die Leinen-Ketten-Verbindung!

Ein Schäkel geht nicht durch die Nuss der Ankerwisch. Ein Langspleiss an der Ankerkette sehr wohl, und er verringert die Bruchlast kaum.

Ein Reitgewicht hilft ebenfalls den Winkel am Anker flach zu halten - und die „reine“ Kette elastischer zu machen. Möglichst weit zum Anker für beste Haltekraft, ungefähr auf halbe Länge der Ankertrosse für beste Dämpfung.

Beste Ergebnisse werden erzielt, wenn das Reitgewicht möglichst schwer ist.

Aber welches Gewicht ist noch handhabbar? 10 kg oder 14kg?

Kombiniert mit einer Reitgewicht-Rolle kann das Gewicht sehr einfach ausgebracht werden.

Die optimale Länge des Ankergeschirrs

Das Ziel:
waagerechte Krafteinleitung am Ankerschaft.

Berechnungsbasis:
Wassertiefe + Freibordhöhe + Wellenhöhe (+ Tidenhub)

Nur Leine : 10 : 1 oder länger

Kette - Leine: dazwischen

Nur Kette: 6 : 1 im Flachwasser,
 bis 3 : 1 in tiefem Wasser

Mehr Gewicht = hält besser?

Ein schwerer Stein hält nur bedingt, was benötigen wir noch? Haltevermögen!

Dies ist abhängig von:

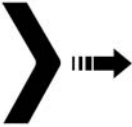
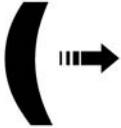
- der Größe der Ankerschaukel-Oberfläche,
- der Form der Oberfläche und
- der Stabilität eingegraben zu bleiben.

Voraussetzung:

das Eingraben selbst - und hier hilft Gewicht!

Das Eindringen des Ankers in den Grund braucht den richtigen Eindringwinkel und eine möglichst große Eindring- oder Andruckkraft, also Gewicht. Mehr Gewicht in der Spitze und/oder ein aufgeschweißter Meißel helfen hier deutlich.

Dann ist es eine Frage der Bodenbeschaffenheit und des Ankertyps ob der Anker hält, die Unterschiede sind enorm.

	Flügel Koeffizient 0,1
	Pflug Koeffizient 0,5
	Flach Koeffizient 1,1
	Konkav Koeffizient 1,7

Die ungefähren Haltekoeffizienten der verschiedenen Bodenarten:

Dichter Schlack:	Haltekoeffizient 1,50
Dichter Sand:	Haltekoeffizient 1,00
Schlamm:	Haltekoeffizient 0,65
Weicher Schlack:	Haltekoeffizient 0,45
Grober Sand:	Haltekoeffizient 0,40
Kies:	Haltekoeffizient 0,35
Fels:	Haltekoeffizient 0,00

Der Anker hält, wenn wir alles richtig gemacht haben. Nur wie lange? Irgend wann wird der Zug zu groß oder die Zugrichtung ändert sich, z.B. bei Tidenwechsel oder Windrichtungsänderung - manche Anker brechen dann ganz aus und das Boot geht auf schnelle Drift. Diese instabilen Anker haben meist auch Schwierigkeiten sich (wieder) einzugraben, andere, z.B. Bügelanker und Spade-Anker, bleiben eingegraben (selbststabilisierend). Der allseits beliebte Klappdraggen ist ein Hilfsmittel - aber kein Anker!

Im Ankergeschirr ist kein Platz für Kopien und Plagiate! Am Ankergeschirr hängt das Boot mit allen Werten. Hier ist unbedingt geprüfte Qualität gefragt. Ein gerissenes Segel z.B. ist meist nur ärgerlich, gebrochenes Ankergeschirr bedeutet echte Gefahr für Crew und Boot.

Deshalb: Nur geprüfte Ausrüstung verwenden - Plagiate können das Boot kosten! Komplett bruchlastgeprüftes Ankergeschirr (durch den Germanischen Lloyd) bietet momentan nur das WASI GTS-System aus Edelstahl: Bügelanker, Ankerverbinder Powerball und (Edelstahl-) Kette.



Verzinkte Ankerkette oder doch Edelstahl?

Das schwächste Glied zählt.

Die verzinkte Ankerkette ist deutlich günstiger in der Anschaffung, kann aber rosten und korrodieren. Das Nachverzinken ist zwar möglich, die Kette verliert aber beim nachträglichen Verzinken an Festigkeit. Sie gibt bei zu starker Beanspruchung eine „Vorwarnung“ durch Deformation von Kettengliedern. Sie türmt sich im Kettenkasten schnell auf und sammelt Schlick und Dreck.

Die Nirosta-Kette ist natürlich viel teurer und soll (normalerweise) nicht rosten. Sie hat eine deutlich höhere Haltekraft, gibt aber bei drohender Überlastung keine „Vorwarnung“ durch Deformation von Kettengliedern. Sie fällt im Kettenkasten „flach“ auseinander und bleibt viel sauberer.

Der Bruchlastvergleich:

Durchmesser	verzinkt	Edelstahl
6 mm	1.400 kg	1.600 kg
8 mm	2.500 kg	3.200 kg
10 mm	3.400 kg	5.000 kg
13 mm	5.500 kg	8.000 kg

Ketten drehen sich und diese Drehung darf nicht auf den Ankerschaft übertragen werden! Hier bieten sich mehrere Möglichkeiten der Verbindung an:

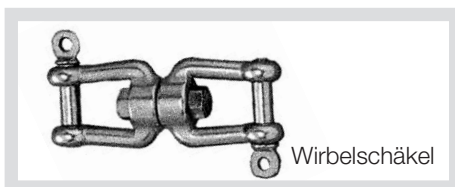
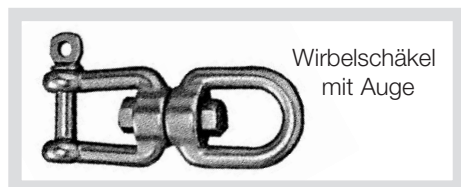
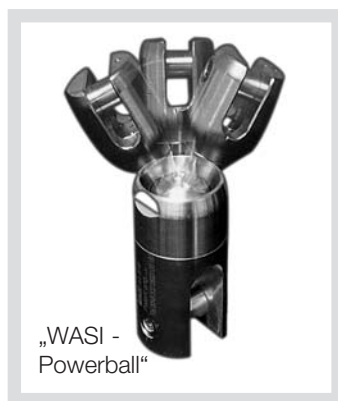
- Kettenwirbelschäkel,
- zwei Schäkel ineinander,
- ein oder zwei Toggle,
- ein Ankerverbinder mit Wirbelgelenk,
- oder der spezielle, geprüfte „WASI - Powerball“.

Das richtige Gewicht des Ankers

- die endlose Diskussion.

Einige Anregungen und Überlegungen:

- Die Auswahl des Ankers sollte erfolgen nach den Angaben des Germanischen Lloyd oder der Hersteller unter Berücksichtigung des Fahrtgebiets.
- Lieber eine „Nummer größer“ - oder auch zwei - wählen! Das ist der Unterschied zwischen Schlafen und Wache halten.
- Höheres Gewicht heißt schnelleres Ein-graben, und größere Fläche bedeutet bessere Haltekraft.
- Und die spannende Frage: Warum sollte ein Zweit- oder Reserveanker leichter sein dürfen?



Ankern sicher und bequem mit (elektrischen) Ankerwinden.

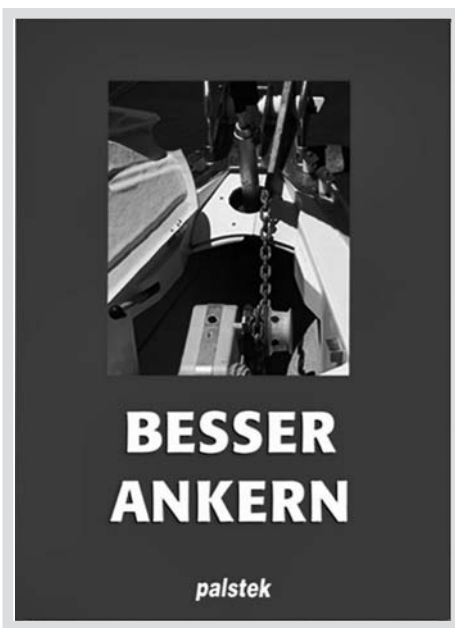
Mit einer elektrischen Ankerwinde wird schneller entschieden noch einmal neu zu Ankern, es ist ja nur ein Knopfdruck! Und der Rücken wird geschont.

Ein nachträglicher Einbau ist heute meist einfach und mit einer modernen, widerstandsfähigen, kompakten aber gleichzeitig leistungsstarken Batterie (z.B. RedFlash AGM Batterie) in der Nähe der Winde ist auch der Strom dort, wo er hingehört - der Weg zur Ankerwinde kurz und verlustfrei.

Sinnvolles Zubehör macht „das Leben leichter“ und das Ankermanöver fast zum Kinderspiel:

- eine mobile Fernbedienung auf dem Vordeck oder sogar am Ruder,
- eine Freifall-Funktion (ablassen der Ankerkette ohne Stromverbrauch)
- ein Kettenzähler,
- eine programmierbare Steuerung, und mit Kettennuß und Spillkopf wird es universell, auch Festmacher können geholt werden.

Mit gutem und sicherem Ankergeschirr gibt es deutlich mehr Möglichkeiten eines Liegeplatzes!



Besser Ankern

Das Buch über moderne Ankertechnik

Der Skipper sollte möglichst viel über das Eingrabeverhalten seines Ankers wissen.

In diesem Fachbuch aus dem Palstek Verlag gibt es wichtige und interessante Informationen und Tipps, u.a. zu Meeresböden, Krafteinwirkungen, Ankertypen, Ketten, Leinen, Zubehör - und natürlich generell um die Kunst des Ankerns.

Besser Ankern:
256 Seiten,
diverse Fotos und Abbildungen,
gebunden,
Preis:
24,00 Euro,
Palstek Verlag GmbH,
Internet: www.palstek.de



Sicherheit im See- und Küstenbereich



Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat die 6. Auflage ihrer informativen, 80-seitigen Broschüre "Sicherheit im See- und Küstenbereich - Sorgfaltsregeln für Wassersportler" veröffentlicht, die zum kostenlosen Download im Internet des BSH (www.bsh.de) in der Rubrik "Publikationen" zur Verfügung steht.

Neben den wichtigsten Regeln und Verordnungen, werden eine Vielzahl von Empfehlungen und Tipps für Freizeitskipper gegeben. Neu aufgenommen wurden auch Informationen zum automatischen Schiffsidentifizierungssystem (AIS). Überarbeitet wurden die Informationen zu den amtlichen Befähigungsnachweisen, zu den Funkzeugnissen und den neu geltenden Promillegrenzen. Ergänzt wurden darüber hinaus die Ausführungen und Hinweise zum Verhalten im Seenotfall.

Sportbootführerscheine aus Dänemark

Nachdem mehrere Anfragen zur Gültigkeit von in Dänemark gemachten Sportboot-

führerscheinen bei der Wasserschutzpolizei Flensburg eingegangen sind, informiert diese darüber, dass die häufig in einem 1-Tages-Kurs bei dänischen Sportbootschulen erworbenen Scheine (Speedbåds-kørekort - in Dänemark für bestimmte Boote vorgeschrieben) in Deutschland nicht anerkannt werden. Wer in Deutschland seinen Wohnsitz hat, benötigt auch die amtlichen deutschen Befähigungszeugnisse.

Rettungswesten nicht selber warten

Der Fachverband Seenot-Rettungsmittel (FSR) weist darauf hin, dass Automatik-Rettungswesten nicht vom Besitzer selbst gewartet werden sollten. Grundsätzlich ist es natürlich positiv, so der FSR, wenn Wassersportler ihre Rettungswesten auslösen, um sie zu testen und hinterher auch üben, sie wieder klar zu machen, doch dieser Selbsttest könne die reguläre Wartung in einer autorisierten Wartungsstation nicht ersetzen. Denn dort werden die Rettungswesten intensiven Untersuchungen mit speziellen Geräten unterzogen sowie der turnusmäßige Austausch von Dichtungen und Teilen vorgenommen, den der Wassersportler nicht ausführen kann. Der Wartungsintervall beträgt in den ersten zehn Jahren der Rettungsweste zwei Jahre. Die maximale Lebensdauer einer aufblasbaren Rettungsweste beträgt 15 Jahre, wobei in den letzten fünf Jahren die Rettungsweste jährlich gewartet werden muss. Danach sollte die Rettungsweste keinesfalls mehr eingesetzt werden, auch nicht als "Reserveweste", da die Funktionsfähigkeit nicht länger gewährleistet werden kann.

Weitere Info im Internet unter www.fachverband-seenotrettungsmittel.de

Der Katalog 2007 **ist da!**



Das Fachgeschäft für Bootspflege, Reparatur und Ausbau von Yachten bietet im Katalog eine Vielzahl von Produkten an: Polyester- und Epoxid-Harze, Yachtfarben, Beschichtungen, Antifoulings, Bootsbau-sperrholz, Teak- und Mahagonileisten, Laminatplatten, Decksbeläge, Fensterprofile, Scheuerleisten, Pflegemittel, Werkzeuge u.v.a.m. - über 950 Artikel können darüber hinaus online im Webshop (www.ruegg.de) bestellt werden.

KYCD-Mitglieder erhalten beim Kauf (Online-Shop und Ladengeschäft) 5% Rabatt auf das Produktsortiment (Listenpreis), ausgenommen sind International-Produkte, Monatliche Schnäppchen und Sonderangebote.

Weitere Info und Kataloganforderung:
Adolf C. C. Rüegg GmbH & Co.
Papenreye 19, 22453 Hamburg,
Tel. 040 - 58 53 85-87
Internet und Online-Shop: www.ruegg.de

Fragen und **Antworten zur** **Führerscheinprüfung**

Die aktuellen Fragen- und Antwortübersichten zum "Amtlichen Sportbootführerschein-Binnen", "Amtlichen Sportbootführerschein-See" und "Sportküstenschifferschein" hält das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes jetzt im Internet zum Download bereit:
www.elwis.de, in der Rubrik "Freizeitschifffahrt"/"Patentinformationen").





Es kommt Bewegung in die "Branche"

Nachdem der ADAC und die Wassersportverbände BWVS (Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.) und DBSV (Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband) ihr "Deregulierungspapier für die Sport- und Freizeitschifffahrt" vorgelegt haben - der KYCD berichtete darüber im Magazin Segeln, Heft 2/2007, weitere Info auch im Internet des KYCD (www.kycd.de, in der Rubrik "News") - "legen jetzt weitere Institutionen nach".

Nicht nur, dass der 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag auf seiner Tagung vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar extra einen Arbeitskreis zur "Sicherheit in der Sportschifffahrt" hat tagen lassen, auch die FDP-Fraktion im Bundestag hat die Nähe zur Sportschifffahrt entdeckt und einen Antrag im Bundestag eingebracht.

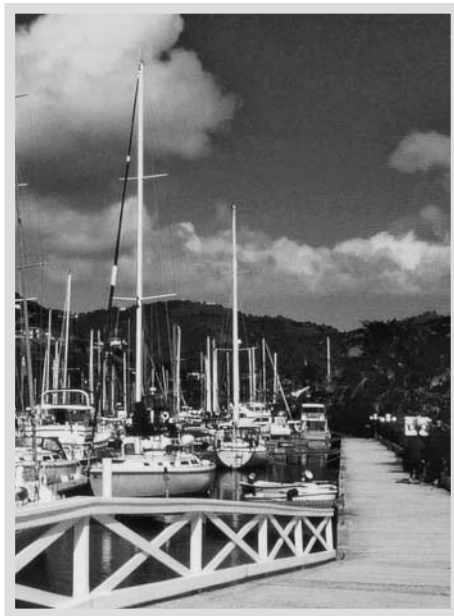
Der Deutsche Verkehrsgerichtstag ist ein Kongress von Verkehrsrechts- und Verkehrsexperten, der alljährlich in der letzten Januar-Woche stattfindet. In speziellen Arbeitskreisen werden aktuelle Themen diskutiert, die Ergebnisse in Form von Anregungen, Forderungen oder Empfehlungen an den Gesetzgeber dokumentiert. In diesem Jahr befasste sich der "Arbeitskreis 8" mit der Sicherheit in der Sportschifffahrt - welche Kompetenz den Arbeitskreis auszeichnete war aus den Verlautbarungen nicht zu entnehmen.

Das Arbeitsergebnis der Tagung lautet:

1. Der Arbeitskreis empfiehlt eine weitergehende Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschifffahrt

im Seebereich mit dem Ziel größerer Transparenz und Klarheit.

2. Die Eigenverantwortung in der Sportschifffahrt sollte - auch durch die Fortführung einer Sicherheitsbroschüre und andere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen - weiter gestärkt werden. Gute Seemannschaft erfordert u.a. eine umfassende Reiseplanung, eine Sicherheitseinweisung vor Fahrtantritt sowie eine geeignete Ausrüstung von Sportfahrzeugen.



3. Zur Ausrüstung gehören insbesondere Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie Rettungswesten und Sicherheitsleinen. Die Einführung einer verbindlichen Ausrüstungspflicht für diese Gegenstände sollte geprüft werden. Die Verwendung von Sicherheitsleinen und das Tragen von Rettungswesten wird dringend empfohlen.

4. Die Befähigung der Sportbootführer sollte verbessert werden. Dazu gehören eine qualifizierte Ausbildung als Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung für Fahrerlaubnisse sowie Auffrischkurse. Dabei muss guter Seemannschaft in der Ausbildung und Prüfung größeres Gewicht beigemessen werden. Das schließt für den Erwerb des Sportbootführerscheins ausreichende praktische Erfahrungen sowie Übungen zum Verhalten in Notfällen und zur Rettung über Bord gegangener Personen ein.

5. Ein besonderes Augenmerk bei Ausbildung und Prüfung ist auf das Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt zu richten. Führer von Sportbooten müssen unter anderem ausreichende Kenntnisse über Manövrier- und Sichtbeschränkungen von großen Schiffen insbesondere in den Revieren besitzen. (Quelle: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft)

Beim Antrag der FDP-Fraktion vom 11.01.2007 ist festzustellen, dass man sich sehr dicht am "Deregulierungspapier" des ADAC und der Verbände orientiert, wobei auch hier über die "Kompetenz" der Verfasser und Verfasserinnen keine Aussagen zu machen sind. Möge sich der Leser oder die Leserin auch hier eine eigene Meinung bilden.

Im Einzelnen enthält der FDP-Antrag folgende Passagen:

Die Regelungen in der deutschen Sport- und Freizeitschiffahrt zur Erlangung eines Führerscheins sind verwirrend und überkomplex. Im europäischen Vergleich hat Deutschland die mit Abstand strengsten Vorschriften, ohne dass dadurch ein deutlicher Sicherheitsvorteil gewonnen würde. Während z.B. in Großbritannien, Irland und Skandinavien keinerlei Führerscheinpflicht besteht, müssen in Deutschland für Boote



mit mehr als 3,68 KW (5 PS) Leistung unterschiedliche Führerscheine für die Binnen- und Seeschiffahrt erworben werden. Neben amtlich vorgeschriebenen Führerscheinen existieren amtlich empfohlene Verbandszertifikate und unterschiedlichste Regelungen auf Bundes- und Landesgewässern.

Eine Zusammenfassung der Amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See erscheint daher unbedingt sinnvoll. Dies führt zwar zu einem etwas erweiterten Umfang dieser Prüfung. Im Vergleich zu dem Aufwand, der bisher betrieben werden muss, um - wie 95 Prozent aller Sportbootführer - die Führerscheine Binnen und See zu erwerben, wäre der Prüfungsumfang jedoch deutlich geringer, da redundante Inhalte entfallen. Damit wird eine unnötig hohe Einstiegshürde in die Sport- und Freizeitschiffahrt gesenkt und mittelbar auch die Entwicklung des Wassersports auch unter touristischen Gesichtspunkten in Deutschland gefördert.



Dies bedeutet keinen Verlust an Sicherheit. Die Erfahrungen belegen, dass Sicherheit in der Sport- und Freizeitschiffahrt nicht durch eine restriktive Führerscheinregelung erreicht wird. Im Gegenteil produziert dies bisweilen sogar kontraproduktive Effekte: So sind Boote mit weniger als fünf PS in Gefahrensituation eigentlich allgemein untermotorisiert, werden aber durch die Eigner nicht aufgerüstet, um der Führerscheinplicht auszuweichen. Eine internationale Studie zu Führerscheinregelungen in 30 Ländern hat deutlich aufgezeigt, dass es keinen direkten Zusammenhang zwischen den Führerscheinvorschriften und der Unfallhäufigkeit gibt.

Dies wird auch durch die Erfahrungen mit den Charterregelungen in Deutschland nachgewiesen: Auf den für diese Regelung zugelassenen Wasserwegen sind die Unfallzahlen für Charterer ohne amtlichen Sportbootführerschein (Charterbescheinigung) kaum höher als die von Charterern mit Sportbootführerschein: Auf 7.500 Charterverträge kamen 2005 nur 70 Unfälle, davon 83 Prozent mit weniger als 1.000 Euro Schaden. 34 dieser Unfälle wurden von Fahrern mit Charterbescheinigung verursacht, die 41 Prozent aller Verträge ausmachten; 36 Unfälle gingen aus das Konto von Fahrern mit Sportbootführerschein (59 Prozent aller Charterverträge).

Dies zeigt eindrücklich, dass es bei der Sport- und Freizeitschiffahrt dort, wo das Risiko- und Gefährdungspotential generell niedrig ist, es weniger darauf ankommt, dass der Bootsführer einen Führerschein besitzt, sondern dass die Teilnehmer umsichtig handeln und die notwendigen praktischen Kenntnisse präsent sind, die z.B. für die Charterbescheinigung durch eine konzentrierte mehrstündige theoretische und praktische Einweisung vermittelt werden.

Wo das Risiko- und Gefährdungspotential höher ist - auf stark befahrenem oder wildem Gewässer oder auf hoher See - ist eine gute Ausbildung indes sinnvoll. Allerdings gilt auch hier, dass die Vermittlung praktischer Grundlagen wichtiger ist als theoretisches Wissen. Denn anders als im Straßenverkehr wird die Bootsführung im Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt nur über wenige Wochen im Jahr ausgeführt. Auch sind Boote und Yachten in ihrer Konstruktion und Größe sowie insbesondere Manövrierfähigkeit sehr unterschiedlich. Die praktische Grundlagenausbildung müsse deshalb bei der Ausbildung und Prüfung stärker gewichtet werden. Bereits vorhandene praktische Vorkenntnisse können deshalb auch ganz oder teilweise von der Verpflichtung zur praktischen Ausbildung entbinden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- So schnell wie möglich das erfolgreiche Modell des Charterscheins auf weitere gefährdungsarme Strecken auszudehnen und die führerscheinfreien Reviere zu touri-



stisch und wirtschaftlich interessanten Streckennetzen zu verknüpfen. Dies gegebenenfalls auch unter Einbeziehung kurzer, mäßig befahrener Strecken von Wasserstraßen der Berufs- und Verkehrsschifffahrt.

- Unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungswerte zu überprüfen, ob eine Bindung der Mindestausrüstungsstandards für Sportboote, insbesondere Charterschiffe, an das jeweilige Fahrtgebiet anstatt an die Schiffsgröße sinnvoll ist.

- Des Weiteren einen über die 5 PS-Regelung hinausgehenden unregelmäßigen Einstiegsbereich in die Sport- und Freizeitschifffahrt zu definieren. Die Führerscheinplicht darf nur für Fahrzeuge bzw. Verkehrsflächen mit wesentlichem Gefährdungspotential verpflichtend sein. Die Definition des Gefährdungs- und Risikopotentials muss unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungswerte erfolgen.

- Die Amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See zu einem Allgemeinen Amtlichen Bootsführerschein (AAB) zusammenzufassen.

- Die Ausbildung und Prüfung zum AAB stärker auf relevante praktische Grundfähigkeiten abzustellen und im Sinne eines modularen Aufbaus des Systems die Ausbildungsverpflichtungen bei vorhandenen praktischen Vorkenntnissen zu reduzieren. Eine praktische Einweisung ist als Äquivalent zu einem theoretischen Sachkundennachweis z.B. für die Funkzeugnispflicht zu akzeptieren.

- In die Diskussions- und Entscheidungsprozesse zu diesen Fragen alle interessierten Kreise und Verbände einzubeziehen.

Quelle:

FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag



Aktuelle Informationen zum Mobilen Seefunkdienst und dem Binnenschiffahrtfunk

Ab 1. Oktober 2007 gelten die überarbeiteten Fragenkataloge für die Prüfungen zum Erwerb der Funkbetriebszeugnisse LRC und SRC einschließlich der englischen Prüfungstexte sowie des Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschiffahrtfunk (UBI).

Die überarbeiteten Fragenkataloge für SRC und LRC sowie UBI sind im Verkehrsblatt 23/2006 veröffentlicht worden und können jetzt im Internet der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingesehen werden (www.elwis.de) in der Rubrik "Freizeitschifffahrt"/"Patentinformationen").

Zur Erinnerung:

Ab 1. Oktober 2007 müssen die Führer von Sportfahrzeugen und Traditionsschiffen, die mit einer Seefunkanlage ausgerüstet sind, über ein Seefunkzeugnis (z. B. SRC oder LRC) verfügen, das zum Bedienen der Anlage berechtigt. Liegt das Seefunkzeugnis nicht vor, droht ein Bußgeldverfahren!



Sperrgebiete in der Mecklenburger Bucht vor Heiligendamm

Im Rahmen der Sicherheitsvorkehrungen zum G8-Gipfel im Juni 2007 in Heiligendamm werden zusätzlich zu dem bereits im Bau befindlichen 2,50 Meter hohen und rund 13 Kilometer langen Zaun um den Ort und der Sperrung der Umgehungsstraße, seeseitig zeitweilig Sperrgebiete eingerichtet.

Sperrgebiet Heiligendamm Nr. 2

Position des kleinen Sperrgebietes:

- 1) 54° 08,78' N; 011° 48,0' N
- 2) 54° 10,00' N; 011° 48,0' E
- 3) 54° 10,00' N; 011° 53,3' E
- 4) 54° 09,00' N; 011° 53,3' E

Von der Position 1 bis zur Position 4 ist der Verlauf der Küstenlinie bei Seekartennull die südliche Begrenzungslinie.

Zeitraum:

14.05.07, 06:00 Uhr bis 03.06.07, 18:00 Uhr
09.06.07, 18:00 Uhr bis 12.06.07, 18:00 Uhr

Ausnahmeregelungen für das Befahren des Sperrgebietes werden nicht erteilt. Während dieses Zeitraumes ist das Betreiben der Fischerei in dem Sperrgebiet nicht gestattet. Das landseitige Einsetzen von Fahrzeugen (z.B. Bäderboote, Sport- und Freizeitboote usw.) ist von dem angegebenen Küstenabschnitt (Pos. 1 bis zur Pos. 4) und der o.g. Zeit verboten. Vom äußeren Rand des Sperrgebietes ist eine Sicherheitszone gem. § 7 der Verordnung zu den internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See auszuweisen. Das Ausbringen von Sperrgebietstonnen zur Kennzeichnung o.g. Gebiete erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt und wird rechtzeitig bekannt gemacht.

Reede für Marinefahrzeuge der Teilnehmerländer

In der Zeit vom 03.06.07, 18:00 Uhr bis 09.06.07, 18:00 Uhr ist innerhalb der nachfolgenden Positionen eine Reede für o.g. Fahrzeuge eingerichtet.

Position der Reede:

- 1) 54° 16,7' N; 011° 45,0'E
- 2) 54° 18,5' N; 011° 45,0'E
- 3) 54° 18,5' N; 011° 52,0'E
- 4) 54° 16,7' N; 011° 52,0'E

Alle Angaben ohne Gewähr

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Elektronisches Wasserstraßeninformationssystem (ELWIS) www.elwis.de
Bekanntmachung für Seefahrer (T)143/06 - WSA Stralsund, 19.12.2006

Beförderung von flüssigen Kraftstoffen für Sportboote in Privat-Pkw

Die Polizei Hamburg, WSP 032, hat Ende letzten Jahres einige Informationen veröffentlicht zum Transport von flüssigen Kraftstoffen in privaten PKW. Hintergrund waren die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem neuen Energiesteuergesetz, das das "alte" Mineralölsteuergesetz abgelöst hat. Hiernach ist der (steuerbegünstigte) Dieselmotorkraftstoff für die gewerbliche Schifffahrt rot einzufärben - Sportboote dürfen diesen Kraftstoff nicht tanken. Da hiermit auch die Betankung von Sportbooten an den Bunkerstationen der Berufsschifffahrt weggefallen ist, steht zu befürchten, dass viele Sportbootfahrer in Ermangelung einer nahen Seetankstelle den benötigten Sprit per Kanister von der nächsten Autotankstelle holen.

Auf der im Oktober 2006 stattgefundenen Tagung des Bund-Länder-Fachausschusses-Gefahrgut ist deshalb die Auslegung der entsprechenden Textpassagen in der Gefahrgutverordnung Straße und Schiene (GGVSE), sowie deren Erläuterungen in der Durchführungs-Richtlinie noch einmal erörtert worden. Darauf aufbauend gibt die Polizei Hamburg, WSP 032, folgende Informationen:

Werden von Privaten gefährliche Güter für den persönlichen Gebrauch zu Freizeit- oder Sportzwecken befördert, kann die Freistellung nach 1.1.3.1 a) ADR in Anspruch genommen werden. Diese Vorschrift erlaubt Privatpersonen die freigestellte Beförderung auch von Kraftstoffen (z.B. Benzin oder Diesel), wenn folgende Bedingungen beachtet werden:

- der Kraftstoff muss einzelhandelsgerecht verpackt sein,
- der Kraftstoff muss für Freizeit oder Sport bestimmt sein (z. B. für die Betankung des privaten Sportbootes),
- der Kraftstoff muss so verpackt werden, dass unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts ausgeschlossen ist. Normale Beförderungsbedingungen im Sinne dieser Vorschrift bedeutet insbesondere, dass die Ladung ausreichend gesichert ist, damit sie bei den verkehrsbedingten Anforderungen nicht beschädigt wird.
- der Kraftstoff darf nicht in Großpackmitteln (IBC = Intermediat bulk container), Großverpackungen oder Tanks verpackt sein.

Im Umkehrschluß heißt dieses, dass alle nicht genannten Verpackungsarten wie Fässer, Kanister und sonstige Gefäße grundsätzlich zulässig sind, wenn sie geeignet sind und den sicheren Einschluß gewährleisten.

Eine Mengengrenze für die privat beförderten Stoffe nach 1.1.3.1 a) kennt das ADR

nicht. Anders hingegen die GGVSE (Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn), die für die innerstaatliche Beförderung mit Fahrzeugen, die in Deutschland zugelassen sind, Gültigkeit hat. In der Anlage 2 zur GGVSE sind unter Nr. 1.3 a) konkrete Mengengrenzen angegeben. Es heißt dort: (...) Für die in Satz 1 bis 3 nicht genannten Stoffe und Gegenstände (und darunter fallen auch Dieselmotorkraftstoff oder Benzin) darf die Menge 450 Liter pro Verpackung nicht übersteigen, und die Höchstmengen gemäß der Tabelle in Absatz 1.1.3.6.3 ADR (das sind 333 Liter Benzin bzw. 1000 Liter Diesel) dürfen nicht überschritten werden.

Die hiervon abweichende zusätzliche Erläuterung in der RSE (Durchführungs-Richtlinie zur GGVSE) Ziff. 1-1.2, wonach für tragbare Kraftstoffbehälter (Ersatzkanister) 60 Liter bei Inanspruchnahme des 1.1.3.1a) nicht überschritten werden sollten, ist im Jahre 2005 vornehmlich vor dem Hintergrund des "Tanktourismus" von Privaten im grenzüberschreitenden Verkehr und unter Berücksichtigung des Mineralölsteuerrechts aufgenommen worden. Es ist eine "Soll-Vorschrift" und kann nicht nach Gefahrgutrecht geahndet werden.

Ausschlaggebend bleiben die allgemeinen Beförderungsbedingungen des ADR nach 1.1.3.1 a) und die Mengengrenzen nach GGVSE, Anlage 2.

Aus dem vorstehenden ergibt sich, dass die teilweise im Rahmen von Kontrollen erhobenen Forderungen nach zugelassenen Verpackungen, die Forderung, dass das Gut nur dann als einzelhandelsgerecht verpackt angesehen wird, wenn es bereits verpackt zum Verkauf angeboten wird, und weitergehende Mengengrenzen als vorstehend beschrieben, nicht berechtigt sind.

Quelle: DMYV und Polizei Hamburg



Merkblatt **NAVTEX-Dienst** **in Deutschland**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ein neues Merkblatt zum Thema NAVTEX für die Sportschifffahrt herausgegeben.

Neben der allgemeinen Beschreibung und Erklärung des NAVTEX-Dienstes erhält das Merkblatt alle wichtigen Informationen zum Angebot des NAVTEX-Dienstes in Deutschland, u.a.:

Wer bietet in Deutschland den NAVTEX-Dienst an?

Am 29. August 2006 eröffneten das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der Deutsche Wetterdienst (DWD) gemeinsam den deutschsprachigen NAVTEX-Dienst. Ab 01. Dezember 2006 senden beide die Meldungen auch in englischer Sprache.

Die fachliche Zuständigkeit für nautische Warnnachrichten innerhalb des NAVTEX-Dienstes liegt bei der Seewarndienstzentrale in Emden. Meteorologische Warnungen und Vorhersagen kommen vom Deutschen Wetterdienst in Hamburg. Die Teilnahme am NAVTEX-Dienst ist für die Schifffahrt kostenlos.

Welche Seegebiete deckt der deutsche NAVTEX-Dienst ab?

Die NAVTEX-Meldungen verbreitet der DWD von seiner Sendestelle in Pinneberg aus. Die Aussendungen können in einem Umkreis von ca. 400 Kilometern von der Station

empfangen werden. Das bedeutet, dass weite Gebiete in der Nord- und Ostsee damit funktechnisch gut abgedeckt sind.

Übergangsweise strahlt noch die schwedische NAVTEX-Station Gislövshammer die englisch-sprachigen Aussendungen für das deutsche Seewarnggebiet in der Ostsee aus. Die Übernahme auch dieser Aussendungen durch die Sendestelle in Pinneberg ist etwa für das Jahr 2009 zu erwarten.

Wann sind die NAVTEX-Aussendungen in Deutschland zu empfangen?

Der Sendestelle in Pinneberg sind die Senderkennungen (B1) „L“ und „S“ zugeteilt worden. Die Senderkennung „S“ gilt für Aussendungen auf 518 kHz (englischsprachig) und „L“ für die auf 490 kHz (deutsch).

Die Programmzeiten „S“ beginnen um 0300 UTC. Alle weiteren Aussendungen erfolgen dann im vierstündigen Abstand, also um 0700 UTC usw.

Die Programmzeiten der Senderkennung „L“ beginnen um 0150 UTC und dann weiter im vierstündigen Abstand.

Die Dauer einer NAVTEX-Aussendung soll nicht länger als 10 Minuten betragen. Dieser Zeitraum entspricht dem so genannten „time-slot“, der für jede NAVTEX-Station international festgelegt ist.

Dazu werden weitere Details erläutert, wie u.a. zu den notwendigen technischen Einrichtungen zum Empfang von NAVTEX-Aussendungen, und was beim Empfang zu beachten ist.

Das Merkblatt kann im Internet des KYCD (www.kycd.de) in der Rubrik "News" eingesehen werden.



Die Bordapotheke

Erste Hilfe und Erstversorgung an Bord

Zu den Saisonvorbereitungen gehört nicht nur das „Klar-Schiff-machen“, die Überprüfung der technischen Ausrüstung, die ggfs. notwendige Wartung der Sicherheitsausrüstung, sondern auch die Vorbereitungen zur grundsätzlichen Sicherheit der Crew.

Und hierzu gehören auch die von der Apotheke Seepassage angebotenen Module zur Bordapotheke:

Erste-Hilfe Koffer

Ausgerichtet auf die Bedürfnisse der Sportschiffahrt enthält der Erste-Hilfe Koffer neben einer Vielzahl von Verbandsmaterialien weitere spezielle Ausstattungen: kohäsive Bandage, Sprühverband, Wundsalbe, Wunddesinfektionsspray, Salbe gegen Sonnenbrand und Insektenstiche, Einmalhandschuhen, Fieberthermometer und die Druckschrift „Anleitung zur Ersten Hilfe“.

Bordapotheke Modul 1

Ausgestattet mit einer Vielzahl von rezeptfreien aber apothekenpflichtigen Arzneimitteln stellt diese Bord-Apotheke die Erstversorgung und Behandlung leichter Krankheiten an Bord sicher.

Bordapotheke Modul 2

Neben den Präparaten aus dem Modul 1 werden in dieser „großen“ Bordapotheke weitere Medikamente zur Verfügung gestellt, die ausgerichtet auf spezielle Krankheitsbilder verschreibungspflichtig sind.

Bordapotheke Modul 3

Als Komplettausstattung für Erste Hilfe und Erstversorgung an Bord enthält dieses Modul alle Medikamente aus dem Modul 2, sowie die Inhalte des Erste-Hilfe Koffers.

Ausführlich vorgestellt wurde die Bordapotheke im Mitgliedsheft 4/2006, die Detailinfo sind auch im Internet des KYCD (www.kycd.de) abrufbar.

Die im Januar von der Bundesregierung veranlasste Erhöhung der Mehrwertsteuer hat jedoch auch hier ihre Auswirkungen gezeigt, so dass der Club seine Mitglieder über die geringfügig geänderten Preise der Bordapotheke informiert, bitte beachten Sie den umseitigen Bestellschein.



**Apotheke
Seepassage
Hermann Schmitz**

Beachten Sie unbedingt die Packungsbeilagen
und fragen Sie Ihren Arzt und Apotheker.
Lassen Sie sich von Ihrem Arzt
in der Anwendung der Präparate beraten!



29451 Dannenberg

Bestellschein Erste Hilfe Koffer / Bordapotheke

Hiermit bestelle ich auf Rechnung

zum Einzelpreis von Euro 610,00
zuz. Versandkosten Euro 6,90

* Beinhaltend rezeptpflichtige Präparate, das Rezept füge ich bei.

Besteller / Rechnungsanschrift

E-Mail: _____

Ich bestätige verbindlich, dass ich die Allgemeinen Geschäftsbedingungen gelesen, verstanden und akzeptiert habe. Mir ist bekannt, dass apotheken- und/oder rezeptpflichtige Arzneimittel vom Umtausch bzw. der Rückgabe gegen Kostenerstattung ausgeschlossen sind. Ich verpflichte mich zur Zahlung des ausgewiesenen Rechnungsbetrages binnen 5 Banktagen.

Unterschrift:

Frühjahrsaktion Polo-Shirts und Sweater



***Zum Start in die Saison
bietet der KYCD
Polo-Shirts
und Sweater
zum Sonderpreis
(Lieferung nur solange
der Vorrat reicht):***

KYCD-Poloshirt

100% Baumwolle, Kurzarm, hochwertige Qualität,
190 g, mit gesticktem Logo

Sonderpreis € 20,00*

☐ **Farbe blau** **Größe:**

☐ S, ☐ L, ☐ XXL, ☐ 140

Anzahl.....

☐ **Farbe rot** **Größe:**

☐ S, ☐ L, ☐ XL, ☐ XXL, ☐ 140

Anzahl.....

KYCD-Sweater

100% Baumwolle, schwere Qualität,
340 g, mit gesticktem Logo

Sonderpreis € 24,00*

☐ **Farbe blau** **Größe:**

☐ S, ☐ L, ☐ XL, ☐ XXL, ☐ 140

Anzahl.....

☐ **Farbe rot** **Größe:**

☐ S, ☐ M, ☐ XL, ☐ XXL, ☐ 140

Anzahl.....

Bitte Größe ankreuzen!

Alle genannten Preise inkl. MwSt., zuz. Versandkosten.

Wir wählen generell die günstigste Versandart (Brief, Paket, Päckchen).

☐ Zahlung per Bankeinzug*

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

Name: _____ Vorname: _____

PLZ/Ort: _____ Straße: _____

Telefon: _____ Telefax: _____

Mitgliedsnummer: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

*) Hiermit ermächtige ich den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
den Rechnungsbetrag inkl. Versandkosten vom nachstehenden Konto abzubuchen:

Bank: _____ BLZ: _____ Konto: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

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



Auszeit unter Segeln

Ein Sommer auf der Ostsee

Von Sönke Röver

Wenn nicht jetzt, wann dann?

Sönke Röver und Helmut Adwiraah wollen, bevor der wirkliche „Ernst des Lebens“ beginnt, einen Traum erfüllen und einen ganzen Sommer lang die Ostsee umrunden.

Ihr Törn beginnt in Hamburg, führt entlang der Ostseeküste über Rügen, Hiddensee und Bornholm nach Polen, wo sie am 1. Mai 2004 die Feierlichkeiten zum EU-Beitritt miterleben. Auch die baltischen Staaten, die sie dann besuchen, sind neue EU-Mitglieder – unwiederbringliche Erfahrungen der jüngsten Geschichte.

Ihr geplanter Abstecher nach St. Petersburg wird durch Motordefekt und Bruch im Rigg vereitelt. Nach einigen Schwierigkeiten erreichen sie über die Åland-Inseln und entlang der finnischen Westküste die nördlichste Stadt der Ostsee, Haparanda. Von dort aus unternehmen sie über Land einen Ausflug zum Nordkap.

Dann geht's an der schwedischen Küste über Stockholm wieder Richtung Süden. Nach der Passage durch den Göta-Kanal richten sie den Bug ihrer HIPPOPOTAMUS nochmals nach Norden, um Oslo und von dort aus die alte Hansestadt Bergen zu besuchen.

Nach einer anstrengenden Kreuz im stürmischen Kattegat erreichen sie nach fünf Monaten wieder heimatische Gefilde.

Zwei junge Leute, die auf die Erfüllung ihres Traums nicht bis zum Rentenalter warten wollen – dazu gehört in der heutigen Zeit schon eine Menge Mut. Intensiv erlebt und erfrischend locker beschrieben, regt dieser Reisebericht, gewürzt mit Anekdoten über Land und Leute und gespickt mit seglerischen Tipps, zum Nachmachen an.

Ein fröhlicher, optimistischer und Mut machender Bericht über die Verwirklichung eines Traums, der für viele Segler kein Traum zu bleiben braucht.

Autor:

Sönke Röver
Delius Klasing Verlag
296 Seiten,
57 Farb-
und 34 S/W-Fotos,
11 Karten,
Format 13,5 x 21,5 cm,
gebunden mit Schutzumschlag

ISBN: 978-3-7688-1685-4

Preis: 22,90 Euro



Das große pietsch Handbuch Yacht-Seemannschaft

Von Jürgen Bock

Dieses Buch richtet sich an alle Freunde des maritimen Sports, insbesondere an Eigner und Charterer von Segel- und Motoryachten.

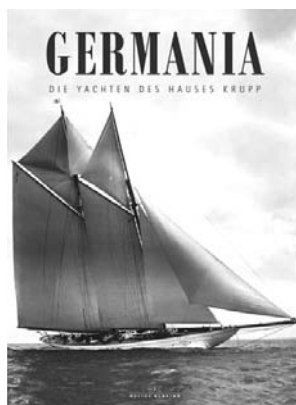
Der Autor Jürgen Bock gibt hier sein breites Wissen im segel-, charter- und konstruktionstechnischen Bereich weiter und liefert anschaulich illustriertes Yacht-Seemannschaftswissen auf dem aktuellsten Stand.

Sämtliche Aspekte, von der Konstruktion und der Ausrüstung über Manöver, Notfälle und Erste Hilfe bis hin zum Transport von Jollen und Yachten werden berücksichtigt. Keine Frage bleibt unbeantwortet – dem perfekten Törn steht somit nichts mehr im Weg!

Autor: Jürgen Bock
Pietsch Verlag
560 Seiten, 800 Abbildungen, gebunden

ISBN 3-613-50530-4
Preis: Euro 49,90

(Erscheinungsdatum: April 2007)



GERMANIA *Die Yachten des Hauses Krupp*

Der Name GERMANIA steht in der Geschichte des Segelsports für die Yachten der Krupp-Dynastie. Die Industriellen-Familie aus Essen trat mit ihren verschiedenen GERMANIA-Yachten gegen die Rennschoner des deutschen Kaisers an, holten olympische Ehren und trugen den Rennstander mit dem Greifen sogar bei Atlantik-Regatten im Mast. Die GERMANIAS waren nicht nur Meilensteine in der Geschichte des Yachtbaus, sondern waren und sind Yachten, auf denen auch politische Geschichte geschrieben wurde. Dieses Buch beschreibt Leben und Segelleidenschaft der Krupps und zeigt in teilweise noch nie veröffentlichten Fotos die Yachten und das Leben an Bord – bis hin zur gewaltigen GERMANIA VI, die als Ausbildungsyacht der Krupp-Stiftung noch heute im Einsatz ist.

Autoren: Svante Domizlaff, Alfried Krupp von Bohlen, Alfried Krupp von Bohlen, Alexander Rost

Delius Klasing Verlag; 368 Seiten, 225 S/W-Fotos, 54 Farbfotos, Format 24,5 x 33 cm, gebunden mit Schutzumschlag im Schubert
ISBN: 978-3-7688-1840-7

Preis: Euro 49,90



Fit fürs Refit

Das Wellness-Programm für Yachten

Der kompetente Ratgeber für Eigner älterer Yachten. In Theorie und aus der Praxis beschreiben Dipl.- Ing. Schiffbau Alexander Schlösser und Palstek-Autor Jan Kuffel den sicheren Weg zum anspruchsvollen Yachtrefit.

Schritt für Schritt. Von der Auswahl des geeigneten Schiffes über die Beurteilung des Zustandes und eventueller Schäden, vom schlichten Aufpolieren bis zur Komplettanierung.

Alle Aspekte der Bootsrenovierung werden anschaulich und nachvollziehbar beleuchtet, zahlreiche Abbildungen und Illustrationen begleiten jeden Arbeitsschritt.

Autoren:
Alexander Schlösser, Jan Kuffel

Palstek Verlag
360 Seiten,
gebunden,
ISBN 3-931617-25-4
Preis:
38,00 Euro

Impressum

Mitgliedsheft des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Herausgeber: Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Erscheinungsweise: Quartalsweise, 4x 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, Kto 0 800 607

Vereinsregister: Amtsgericht Hamburg VR 15822

Vertretungsberechtigte:

Hans-Peter Baum (Vorsitzender)
Dietrich A. Popkowitz (Stellvertreter)
Dr. Joachim Heße (Stellvertreter)

Redaktion

V.i.S.d.P.: Werner Merten

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 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 dürften, sie dienen lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

Gerichtsstand ist Hamburg



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

Die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler
Neumühlen 21 • 22763 Hamburg • Fax 040-741 341 01

Anmeldung zur Mitgliedschaft

k Name, Vorname:
Straße, Nr.:
PLZ, Wohnort:
Geburtsdatum: Tel.:
E-mail: Fax:

☐ **€ 25,- Jahresbeitrag**

für Mitglieder eines anderen Wassersportvereins

Ich bin Mitglied im:
(Vereinsname bitte angeben)

☐ **€ 35,- Jahresbeitrag**

für Skipper, die keinem anderem Verein angehören

Mein Fahrgebiet ist:

☐ Binnen ☐ Ostsee ☐ Nordsee ☐ Mittelmeer ☐ Hochsee

Bootsdaten

Ich besitze eine(n):

☐ Jolle	Schiffsname:
☐ Kielschwerter	Typ:
☐ Kielyacht	Länge:m/ Breite:m/ Tiefgang:m
☐ Katamaran	Heimathafen:
☐ Trimaran	Farbe Rumpf: Aufbau:
☐ Motorsegler	Rufzeichen: Reg.Nr.:
☐ Motorboot	Segel-Nr.:
☐ Sonstiges	Motor:
☐ Ich besitze kein Boot	☐ Ich bin Mitsegler ☐ Ich bin Charterer

Hiermit beauftrage ich den KYCD, bis auf Widerruf, den jährlichen Mitgliedsbeitrag vom nachstehenden Konto abzubuchen.

Name des Kontoinhabers: Kto.-Nr.

Name der Bank: BLZ:

Datum: Unterschrift:

geworben durch:

Name/Vorname, Straße, Ort, Mitgl.-Nr.

Bitte Prämie auf der Rückseite auswählen + ankreuzen

Mit der Einsendung des Mitgliederantrages erklärt sich der Anmelder/die Anmelderin mit der elektronischen Speicherung der Daten zum Zweck der Mitgliederverwaltung einverstanden. Die Daten werden unbefugten Dritten nicht zugänglich gemacht.

Aktion Mitglieder werben Mitglieder*



Der Kreuzer Yacht Club Deutschland - Ein guter Tipp.

Der Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. ist die Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler unter Segel und Motor

Der Kreuzer Yacht Club Deutschland bietet unter anderem:

Kostenlos*

- Aktuelle Informationen im Mitgliedsheft
- Informationsbroschüren zu wichtigen Themen
- Aktuelle Hafenhandbücher und Länderinformationen (Ostsee, Nordsee, Mittelmeer)

Günstiger bei den KYCD-Partnern*

- Versicherungen, Yachtausrüstung, Service, Dienstleistungen

* Unsere Stärke wächst mit der Zahl der Mitglieder.

Prämie für Mitgliederwerbung:

- ☐ **Prämie 1:**
Kreuzer Yacht Club Flagge

Abmessung ca. 30 x 45 cm



- ☐ **Prämie 2:**
Kreuzer Yacht Club Plakette



- ☐ **Prämie 3:**



1x DVD

“Vänern - See der 1000 Inseln “

Der Film beschreibt in Form eines Schiffstagebuchs die Vielseitigkeit dieses Segelreviers und zeigt die Sehenswürdigkeit an den Ufern und auf den Inseln.

* Im Internet (www.kycd.de) finden Sie alle Informationen über die Partner und die umfangreichen Druckschriften des KYCD



Flaggen	ca. 30 x 45 cm,	€ 11,25*	Anzahl.....
	ca. 20 x 30 cm,	€ 8,20*	Anzahl.....

Anstecknadeln	Flagge des KYCD, feinvergoldet als Nadel	€ 12,50*	Anzahl.....
	als Brosche	€ 12,50*	Anzahl.....

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

KYCD-Plakette	Metallplakette, bedruckt, 7 x 7 cm	€ 9,90*	Anzahl.....
----------------------	------------------------------------	---------	-------------

KYCD-Cap	100% Baumwolle, Universalgröße, blau mit Druckverschluß, gestickte Flagge des KYCD	€ 8,00*	Anzahl.....
-----------------	---	---------	-------------

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

Info-Broschüren*	• Seewetter	Anzahl.....
	• Yachtcharter: Die Einsteigerfibel (kostenlos)	Anzahl.....
	• Sicher an Bord*	Anzahl.....
	• Brandschutz und -abwehr auf Yachten	Anzahl.....
	• Blitzschutz für Wassersportfahrzeuge	Anzahl.....
	• Der elektrische Landanschluss	Anzahl.....
	• Medizinische Informationen	
	für Fahrtensegler Band 1	Anzahl.....
	Band 2	Anzahl.....

Die Info-Broschüren können im Internet kostenlos heruntergeladen werden
(bitte Passwort anfordern).

Kostenbeitrag für Herstellung und Versand der gedruckten Exemplare:
€ 5,-/10,-* pro Exemplar für Mitglieder
(für Nichtmitglieder € 10,-/20,-*)

Mit diesem Bestellschein verlieren alle vorhergegangenen ihre Gültigkeit!

**Länderinformationen**

• Dänemark	Anzahl.....	• Estland	Anzahl.....
• Finnland	Anzahl.....	• Frankreich	Anzahl.....
• Griechenland	Anzahl.....	• Italien	Anzahl.....
• Kroatien	Anzahl.....	• Lettland	Anzahl.....
• Litauen	Anzahl.....	• Malta	Anzahl.....
• Marokko	Anzahl.....	• Norwegen	Anzahl.....
• Polen	Anzahl.....	• Portugal	Anzahl.....
• Schweden	Anzahl.....	• Slowenien	Anzahl.....
• Spanien	Anzahl.....	• Tunesien	Anzahl.....
• Türkei	Anzahl.....	• Ungarn	Anzahl.....
• Russ.Föderation	Anzahl.....		



Die Länderinformationen können im Internet kostenlos heruntergeladen werden (bitte Passwort anfordern). Kostenbeitrag für Herstellung und Versand der gedruckten Exemplare: € 5,- pro Exemplar für Mitglieder (für Nichtmitglieder € 10,-)

100 Häfen in Norwegen von Georg Schuster 22,00 Euro*

Anzahl.....

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

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

Name: _____ Vorname: _____

PLZ/Ort: _____ Straße: _____

Telefon: _____ Telefax: _____

Mitgliedsnummer: _____

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

*) Hiermit ermächtige ich den Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V., Neumühlen 21, 22763 Hamburg, den Rechnungsbetrag inkl. Versandkosten vom nachstehenden Konto abzubuchen:

Bank: _____ BLZ: _____ Konto: _____

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.*



HERMANN'S-VON DER HEIDE & PARTNER

STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

Wollen Sie Kosten senken?!

Haben Sie Fragen zum Rechnungswesen:

- Aufbau einer Imhauslösung unter Nutzung der preiswerten, ausgereiften DATEV - SOFTWAREPRODUKTE
- unter Einsatz eigener Mitarbeiter
- oder Unterstützung durch den Steuerberater bei komplexen Lösungen - z.B. Kostenrechnungen, Budgetierung

Rudolf - Kinau - Str.11, 25451 Quickborn

Tel.: 04106 / 61 85 - 0, Fax: 04106 / 61 85 - 23

e-mail: post@hermanns-von-der-heide.de



ACRÜ

...yachting

NEU!

Antifoulings - Primer - Lacke

Die neue Produktline aus dem Hause Rüegg!



Adolf C.C. Rüegg



Papenreye 19 · 22453 Hamburg

Tel.: 040-58 53 87 · Fax: 040-58 13 06 · E-Mail info@ruegg.de

Detailinfo oder Online-Bestellungen unter www.ruegg.de

KYCD - Partner

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

PROYACHT Yacht - Equipment + Design

GaleSail - CoverSail - LED-Lichter
AGM-Batterien - Bergeschläuche
Anker - CarbonWinch
Thomas Wibberenz
Herrmann-Renner-Str. 12
22609 Hamburg
Tel.: 040 - 819 565 71, Fax: 82 33 62
www.proyacht.de



Segel, Persenninge,
Sprayhoods,
Bootspolster,
Wartungsservice von
Seesicherheitsgeräten

Thomas Becker
Arnisser Str. 30
24376 Kappeln / Schlei
Tel. 04642 - 9647-01, Fax 9647-02
www.b-segeln.de



Segel- +
Motorboot-
ausbildung,
Funkzeugnisse,
Weiterbildung

Gräfeistr. 53 A, 34121 Kassel
Tel.: 0561 - 2889363, Fax: 22373
www.dynamo-segeln.de



Seekarten - Sportbootkarten
Fachbücher - Hafenhandbücher
Videos - Software
Herrengraben 31, 20459 Hamburg
Tel. 040 - 37 48 42 0, Fax: 37 500 768
www.hansenautic.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

Yachtelektrik Kinski

Yachtelektrik - Yachtelektronik
E-Check

Am Hafen 20 F, 24376 Kappeln
Tel.: 04642 - 910985, Fax: 910985
www.kinski.biz

BOOTS | ZUBEHÖR



Lacke
Farben
Holzschutz

Monika Teuchert

Beimoorstr. 21, 22081 Hamburg
Tel: 040 - 20 97 86 96, Fax: 288 00-805
www.bootszubehoer-teuchert.de

**Informieren Sie sich über
alle Partner und die
Sonderkonditionen unter
www.kycd.de
in der Rubrik "Partner"**