



Die Zukunft des Fahrtensegelns



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

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

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

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

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

Eine Erfolgsstory am Ende?

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



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



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



sich schnell den Ruf einer zuverlässigen Hochseejacht.



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

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



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

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

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



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



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

Ein Bild, das nicht mehr stimmt?

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



Pressefoto: Solaris Yachts srl – Solaris 50

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





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

Sport und Demographie

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

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

auf das maritime Umfeld kommen Veränderungen zu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Charterskipper werden den Verlust an Yachteignern nicht kompensieren

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

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

nicht bekannt.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

22. und 23. November 2019.

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

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

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

Wassereinbruch im Schiff – was tun?

Geprobt wird der Ernstfall im Inneren eines nachempfundenen Schiffsrumpfs. Ohne Vor-

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

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

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

Kostenbeitrag:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 345,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 395,-

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



Berufsschiffahrt verstehen bedeutet Sicherheit im Sportboot!

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



Termin 08. und 09. November 2019

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

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

Was heißt das nun für den Freizeitskipper?

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

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

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

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

Der KYCD lässt den Freizeitskipper hier nicht im Dunkeln stehen.

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

Teilnahmegebühr:

Für KYCD-Mitglieder: Euro 305,-

Für Nicht-Mitglieder: Euro 365,-

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