

IGS

Vorbemerkungen zum Entwurf „Clubpolitik“ v. 17.1.2021

ad1 „Einleitung“

Keine Bemerkungen

ad2 „Selbstverständnis, Werte, Mitglieder und Clubleben“

Die Interessenvertretung der Hochsee-Yachtsportler und namentlich der Schiffseigner unter CH-Flagge existierte bisher faktisch nicht und muss massiv verstärkt werden. Dies muss im Text des Kap. 2.1 klarer z. Ausdruck kommen.

Aus Kap. 2.1., Abs 4 geht hervor, dass die RG und IG's eigenständige Vereine sind und die Zielsetzungen des CCS unterstützen. Das Projekt „CCS 2025 Zusammenarbeit RG/IG's und CCS zentral“ muss diesen Grundsatz respektieren.

Die Informationsaufgabe des CRUISING gegenüber den Clubmitgliedern wird u.E. ungenügend wahrgenommen und viele Artikel sind langweilig und ohne wirklichen Erkenntnisgewinn (Kap 2.2, Abs 4).

Unter den Zielen sollen im Text keine operativen Einheiten des CCS wie „Führungsteam“ erwähnt werden, es ist eine neutrale Form anzuwenden.

Das Anstreben der Mitgliedschaften in RGs darf nicht über eine Zwangsmitgliedschaft erfolgen (Kap. 2.3, Abs 4). Ob ein CCS-Mitglied einer RG oder IG beitrifft, hängt von den Aktivitäten ab, die er im Club anstrebt.

Im Bulletpt. Nr 5 des Kap 2.3 ist der 2. Satzteil „ die inhaltliche Abstimmung und Verlinkung...im Bereich der Mitgliederadministration.“ zu streichen.

ad3 „Dienstleistungen und Interessenvertretung für Mitglieder, Schiffseigner, Skipper und Crew“

Die Information der Skipper und Crews über die Regularien in den europäischen Küstenstaaten war bisher kaum existent. So fehlten namentlich die Regeln für die Handhabung der Cruisinglogs für Schiffe unter CH-Flagge im für den Yachtsport wichtigen Griechenland.

Die Zielsetzungen dieses Kapitels werden von der IGS unterstützt und hier wird der CCS seine Aktivitäten ausbauen müssen, insbesondere auch bei der Rechtshilfe für Skipper und Schiffseigner(oder deren Vermittlung). Allerdings wird zu prüfen sein, welche Ressourcen im Sekretariat dazu aufgewendet werden müssen und wie dieser Aufwand finanziert werden kann (z.B. durch Gebühren für die Rechtsberatung und Auskunftserteilung oder für das Herunterladen von Info-

Blättern etc.). Auch wenn auf die Zusammenarbeit mit ausländischen Organisationen abgestellt werden kann, ist hier doch mit einem beträchtlichen Aufwand zu rechnen.

ad4 „Nachwuchs- und Jugendförderung“

Wir unterstützen die Zielsetzungen der Jugendförderung. Die Massnahmen des CCS zur Nachwuchsförderung sind heute völlig ungenügend. Um erfolgreich zu sein, müssen die Törnangebote für das jugendliche Zielpublikum nicht nur erschwinglich, sondern auch in inhaltlicher Hinsicht (Erlebnis) und vom Führungsstil her angepasst sein.

Die angeführte Überalterung des CCS sollte mit der Altersstruktur anderer vergleichbarer Vereine wie der RYA, der Kreuzerabteilung des DSV und der Trans Ocean sowie anderer europäischer Hochseeclubs verglichen werden. Wir schliessen nicht aus, dass Überalterungserscheinungen auch in anderen Vereinen auszumachen sind und dass dafür strukturelle Gründe verantwortlich sind.

ad5 „Ausbildung“

In der Weiterbildung der Skipper besteht ein riesiger Nachholbedarf, da hier bisher - ausser den Kursen der IGS für ihre Skipper-Mitglieder - überhaupt nichts angeboten wird.

Zur Erhaltung und Verbesserung der Kompetenzen der Skipper muss nicht nur ein obligatorisches und systematisch aufgebautes Weiterbildungsprogramm geschaffen werden. Es ist auch zu erwägen, ob nicht nach einer bestimmten Zeit als Skipper eine obligatorische Requalifikation in der einen oder andern Art abzulegen ist. Die Skipper sind das Rückgrat des CCS und von deren Qualität hängt weitgehend die Glaubwürdigkeit unseres Clubs ab.

Zwingend ist hingegen das Erstellen eines Ausbildungs- und Requalifikationsplans für die Skipper-Instruktoren.

Bezüglich des Betriebs des RYA-Trainingscenters fordern wir eine verbindliche Zielsetzung zu den bisher wenig transparenten finanziellen Verhältnissen: Kosten, Erträge, Gewinne bzw. Verluste, allfällige Entschädigung und Spesen der Kursleiter, Gewinnverwendung, Verlustdeckung etc.

Die Idee der Schaffung einer permanenten Ausbildungsbasis für Weiterbildungs- und Manövertörns ist grundsätzlich positiv, mit Rücksicht auf die Sprachverhältnisse im CCS muss aber eine solche nicht nur im Solent, sondern auch in der Bretagne angesiedelt werden.

ad6 „Prüfungen und Ausweise“

Wir sind Marktführer und Marktbuilder im Bereich der Hochseeausbildung. Die Zusammenarbeit mit lokalen Segelschulen und anderen Anbietern muss daher sehr sorgfältig in Bezug auf Chancen und Gefahren abgewogen werden. Wir dürfen uns hier keine Konkurrenz heranzüchten.

ad7 „Törns“

Die Umfrage 2019 der IGS zum Zustand der Schiffe und Törnbetrieb hat gezeigt, dass 1-wöchige Törns nicht ideal sind. Wir schlagen daher für Abs 2 von Kap 7.1 folgende Formulierung vor: „Törns dauern in der Regel 2 Wochen, ausgewählte Törns 1 Woche (zB Manövertörns, Kadertörns).“

Wir stimmen zwar zu, dass die Tidengewässer für Ausbildungstörns im Vordergrund stehen sollen, wenden uns aber dagegen, dass das Mittelmeer unter „ferner liefen“ angeboten wird (Kap 7.1, Abs 3). Die Umfragen unter den Törn Teilnehmer zeigen u.E., dass das Mittelmeer für Ferientörns sehr beliebt ist. Es wäre strategisch falsch, diese Revier mehr oder weniger der Konkurrenz zu überlassen.

Gehört die Bretagne zu den „europäischen Küstengewässern im Norden Europas“?

U.E. sollen die Clubschiffe nicht für Regatten beigezogen werden und bei Evaluation und Kauf auch nicht darauf ausgerichtet werden. Die Erfahrung zeigt, dass auch bei unseren sportlicheren Schiffen (Arcona 430 und allenfalls XC 42) an Regatten kein Blumentopf zu gewinnen ist. Wir unterstützen grundsätzlich die Beteiligung an Regatten, dafür sollen aber geeignet ausgerüstete Schiffe gechartert werden (Kap 7.1, Abs 6).

Zu Kap 7.3, Bulletpt. 4: Dabei sollen bestehende Angebote von RG's oder IG's nicht konkurrenziert werden (z.B. Schwerwettertörn der IGS mit Constantin Claviez auf der Nordsee).

ad8 „Skipper“

Das Kapitel ist im Vergleich zur Bedeutung der Skipper für den CCS, insbesondere des Erhalts und der Förderung ihres Kompetenzniveaus, etwas mager und unbestimmt ausgefallen! Siehe dazu das bereits unter Kap 5 Ausgeführte.

Zur Beurteilung und Formulierung der Zielsetzungen im Bereich „Skipper“ wünscht die IGS Auskunft über Folgendes:

- Wie viele Skipper1 haben eine CCS-Zulassung?
- Wie viele Skipper2 haben eine CCS-Zulassung? Wie viele davon haben den neuen Skipper2-Ausbildungstörn mit VHF-Erfordernis absolviert?
- Wie viele Skipper1 haben seit 2 Jahren/3 Jahren/5 Jahren keinen Törn mehr geführt?

Unter den Zielen, welche die Aus- und Weiterbildung der Skipper betreffen, sollten auch spezifische Führungs- und Sozialkompetenzkurse ins Auge gefasst werden (z.B. der Kurs der RG Aargau „Psychologie an Bors- Leadership-Skills“). Bei der Ausbildung der Skipper2 muss neben dem neuen Ausbildungstörns auch der Manövertörn wieder als obligatorisch für die Zulassung als Skipper2 vorausgesetzt werden.

ad9 „Schiffe“

Kap 9.1, Abs 1: die IGS erinnert in diesem Zusammenhang an ihre „8 Thesen zur Schiffs- und Törnpolitik“, die sie seinerzeit dem FT zustellte.

Kap 9.1, Abs 3: Es sind vor allem die gestiegenen Komfortansprüche der Crews zu berücksichtigen. Ein 39ft-Yacht zu sechst – das ist definitiv passé!

Abs 9.1., Abs 6: wir verweisen auf die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der IGS nach ihrer Umfrage 2019 zum Zustand der Schiffe. Diese sind u.E. leider nicht vollständig von der Arbeitsgruppe „Qualitätsverbesserung Törnbetrieb“ berücksichtigt worden.

Kap 9.3 Ziele: Beim Vorschlag für die Zusammensetzung der Clubschifflotte beantragen wir, auf den Betrieb eines Cruiser-Racers für das Regattatraining zu verzichten. Das Interesse in diesem Bereich ist zu gering, um den Betrieb eines eigens dafür konzipierten Schiffes zu rechtfertigen. Zwar kann die Teilnahme an Regatten gefördert werden, u.E. sind dafür aber speziell geeignete und ausgerüstete Schiffe zu Lasten der Regatta-Teilnehmer zu chartern (siehe auch unsere Bemerkungen zu Kap 7).

ad10 „Regatten“

Siehe dazu die Ausführungen zu Kap 7.

Die Swiss Racing Sailors sind keine Interessengruppe des CCS! Auf der Webseite <https://www.srs-ccs.ch/j/de/ueber-uns> findet sich kein Hinweis auf eine Interessengemeinschaft des CCS. Die SRS ist ein aktiver Verein, welcher sich mit privaten oder eingemieteten Booten dem Regattasport verschrieben hat und ausserhalb des CCS agiert. Einzige Erkennung des CCS findet man in den email Adressen der Vorstandsmitglieder z.B. thierry.bosshart@srs-ccs.ch und an der Postanschrift SRS, c/o Generalsekretariat CCS, Bern. Der CCS hat in der Vergangenheit die SRS teilweise finanziell unterstützt.

Bevor irgendwelche Aussagen in der Clubpolitik über Swiss Racing Sailors und CCS Racing Club stehen, muss die Situation dieser beiden Vereine mit gleichem Inhalt und CCS Signet zwingend geklärt werden.

ad11 „Finanzen“

Wir schlagen vor, die Ziele in diesem Kapitel wie folgt umzuformulieren:

~~Ende 2019 wurde das OE IT Projekt abgeschlossen. Mitarbeiter der Geschäftsstelle, Ressortleiter und andere Ehrenamtliche machen zunehmend von den neuen Möglichkeiten Gebrauch. Auch die neue Buchhaltung ermöglicht mehr Transparenz und bessere Unterstützung der Ressortleiter bei der Leitung und Steuerung ihrer Verantwortungsbereiche. Sie sollen in die Budgetierung einbezogen und frühzeitig, nicht nur durch Abschlüsse, über wichtige Vorgänge in ihrem Bereich informiert werden. Auch im Finanzbereich gilt es noch viele Pendenzen im Zusammenhang mit Altdaten sowie der elektronischen Ablage von früheren physischen Dokumenten zu erledigen.~~

Oben stehender Absatz beinhaltet keine Ziele, deshalb ersatzlos streichen

- Es wird von einer Beschaffung von ein bis zwei Schiffen in den nächsten fünf Jahren ausgegangen. Dafür muss der operative Cashflow (EBITDA) 200'000 – 300'000 CHF betragen. Preise und Kosten aller Leistungen werde im Hinblick auf dieses Ziel überprüft. Dazu wird ein Überprüfungs-Konzept erstellt. Die Erhöhung der Mitgliederbeiträge steht nicht im Vordergrund.

~~Da in den nächsten fünf Jahren von einer Beschaffung von ein bis zwei Schiffen ausgegangen werden muss, müssen wir den operativen Cashflow (EBITDA) wieder auf mindestens 200'000 bis 300'000 CHF steigern. Preise und Kosten aller Leistungen sollen im Hinblick auf dieses Ziel überprüft werden. Nicht im Vordergrund stehen hingegen Erhöhungen der~~

~~Mitgliederbeiträge oder Reduktion der Leistungen des Clubs an seine über 6'000 Mitglieder (Cruising, GV, etc.).~~

Finanzen und Rechnungswesen müssen ~~sollen~~ mittelfristig nicht ~~mehr~~ nur die Ereignisse der Vergangenheit abbilden, sondern das Gestalten der Zukunft des Clubs und seiner Ressorts ermöglichen.

Um die finanziellen Mittel für die Zukunft zu sichern ist einerseits das Thema Sparen (z.B. Sorgfalt, Prävention, Abwägung „eigene Schiffe versus Charterschiffe“), andererseits das Thema Akquirieren von Einnahmequellen (z.B. Neumitglieder werben, Dienstleistungen zu verkaufen, Quote von Prüfungsabnahmen erhöhen) in geeigneter Form in die Clubpolitik aufzunehmen.

IG Skipper

18.4.2021/KH