

Der Blaue Peter

Zeitschrift für Segeln und Segelausbildung • 74. Jahrgang • September 2019 • Ausgabe 4 • A 58273



Klassenreisen
sind klasse Reisen



Interview über Änderungen in der Ausbildung damals und heute

Liebe Mitglieder und Segelfreunde,

EDITORIAL

normalerweise sind Sie es gewohnt, an dieser Stelle einführende Worte unseres 1. Vorsitzenden Hans-Christian Bentzin zu lesen. Da er zurzeit im Seegebiet Madeira-Azoren weilt, übernehme ich es an dieser Stelle gerne für ihn.

Zunächst einmal möchte ich auch hier noch einmal dem gesamten haupt- und ehrenamtlichen Team der Chiemsee Yachtschule unter der Leitung von Michael Wimmer sehr herzlich zu einer perfekten Organisation und Durchführung der Jubiläumsaktivitäten am 24. August gratulieren und danken. Es war eine rundum gelungene Veranstaltung, die auch viele Interessenten aus der Region angelockt und beeindruckt hat.

Ganz im Norden, an unserer Hanseatischen Yachtschule, gilt mein Dank ganz besonders der gesamten Wertcrew, der Schiffsführerin Beate Nielhoff und dem Schulleiter Jochen Kopf für ein tadelloses Refit der SY „Meltemi“, welches trotz mannigfaltiger Herausforderungen der parallel laufenden Hochsaison punktgenau zum 25. August erfolgreich beendet werden konnte. Für den neuen Wertleiter Ole Hoffmann war es eine erste Feuerprobe, die er zu bestehen hatte. Er wird in diesem Heft auf Seite 15 vorgestellt. Für die inzwischen begonnene Törnserie des Schiffs wünschen wir allen Crews viel Freude und Erfolg!

Auf Seite 17 können Sie nachlesen, dass wir auch an Land unermüdlich „refitten“. Die Außenmauer des Speisesaals in Glücksburg wies erhebliche Feuchteschäden auf, so dass tiefgreifende Sanierungsschritte unumgänglich wurden. Die Bilder des Artikels datieren auf Mitte Juli, inzwischen sind einige Fenster eingebaut und die Verklinkermauer in Teilen erneuert worden. Alles in allem sind wir sehr zuversichtlich, das Projekt zum Saisonschluss erledigt zu haben. Dazu werden wir Sie umfassend auch auf unserer Hauptversammlung unterrichten. Die Tagesordnung sowie die Beschlussanträge können Sie auf den Seiten 4 f. nachlesen. Der Vorstand würde sich freuen, möglichst viele Mitglieder am 16. November in Hamburg begrüßen zu dürfen.

Bis dahin verbleiben wir mit besten Wünschen für eine schöne Spätsommersaison,

Ihr
Prof. Dr. Dr. Tomas F. Hoffmann
 2. Vorsitzender



SPENDENKONTO DHH:
Deutsche Bank AG Hamburg
IBAN: DE36 2007 0000 0483 9080 12
BIC: DEUTDEHHXXX

Titelbild: Georg Hügemann



DHH-INTERN

Einladung Mitgliederversammlung	04
Jahresabschluss 2018	06
Sightseeing + Umweltgremium	10
Leserzuschriften	11

DHH-SCHULEN

HYS: Interview	12
HYS: Sanierung Bäder	14
HYS: Neu im Team	15
HYS: Bootshalle in Bildern	16
Törn Schärengarten	19
Mein schwerster Segeltag	23
Regatta: Helga Cup	24
CYS: Kreuzer „Prien“	26
CYS: Ladies Sailing Week 2019	27
CYS: Knoten	28
CYS: Klassenreise	29
CYS: 40 Jahre Segellandheim	30
CYS: Juniorenkurse	32

DHH-HISTORIE

DHH-Törn-Tradition, Teil 2	34
----------------------------	----

SERVICE

Glückwünsche + Familiennachrichten	09
Zweigstellen	40
Seglertreffs	46

STANDARDS

Informationen, Impressum	48
--------------------------	----



Ordentliche Mitgliederversammlung 2019

am 16. November 2019, um 09.30 Uhr, im Hotel „Elysee“,
Rothenbaumchaussee 10, 20148 Hamburg. Saalöffnung um 09.00 Uhr.

Im Heft 2 (März) 2019 unserer Mitgliederzeitschrift wurde die Einladung zur Mitgliederversammlung abgedruckt. Es sind keine Ergänzungsanträge zur Tagesordnung eingegangen. Somit ergeben sich folgende Punkte zur Tagesordnung:

1. Begrüßung und Bericht des 1. Vorsitzenden über das Jahr 2019
2. Bericht der Beisitzer im Vorstand über die Saison 2019
3. Bericht des Schatzmeisters, der Rechnungsprüfer und des Vorsitzenden des Verwaltungsrates über den Jahresabschluss per 31.12.2018
4. Entlastung des Vorstandes und des Verwaltungsrates für das Geschäftsjahr 2018
5. Bericht des Schatzmeisters sowie des Vorsitzenden des Verwaltungsrates zum Haushalts- und Investitionsplan 2020
6. Festsetzung der Beiträge für 2020
7. Wahlen für Vorstand, Verwaltungsrat, Ältestenrat und Rechnungsprüfer
8. Verschiedenes

Zu TOP 3 – Bericht des Schatzmeisters

Siehe Vorab-Bericht auf Seite 06 ff.

Zu TOP 6 – Festsetzung der Beiträge für 2020

Vorstand und Verwaltungsrat schlagen vor, die Jahres-Mitgliedsbeiträge gemäß folgender Staffel zu erhöhen:

Jahres-Mitgliedsbeiträge im DHH		
	Aktuelle Beiträge	Vorschlag ab 2020
Neumitglieder	25,00 €	28,00 €*
Studenten, etc.	25,00 €	28,00 €
22-27 Jahre	50,00 €	55,00 €
ab 28 Jahre	110,00 €	115,00 €
Ehepartner eines vollzahlenden Mitglieds auf Antrag	55,00 €	60,00 €
ab 65 Jahre auf Antrag	55,00 €	60,00 €
Korporative Mitglieder	350,00 €	355,00€**
Schulklassen	25,00 €	28,00 €

* im Kalenderjahr der erstmaligen Veranstaltungsteilnahme

** im ersten Jahr 115,00 €

Allgemeine Hinweise:

Teilnahmeberechtigt ist jedes Mitglied. Stimmberechtigt sind Ehrenmitglieder, ordentliche Mitglieder und korporative Mitglieder, alle beitragspflichtigen Mitglieder jedoch nur nach der Entrichtung ihres Beitrages für das laufende Geschäftsjahr. Ordentliche Mitglieder sind stimmberechtigt, sofern sie das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung muss die Mitgliedskarte für 2019 vorgelegt werden. Ersatzanforderungen für verlorene Mitgliedskarten können nur bearbeitet werden, wenn sie spätestens am 1. November 2019 bei der Geschäftsstelle eingehen. Zur Erteilung von Stimmrechtsvollmachten gem. § 9 Abs. 4 der Satzung muss eine vom Vollmachtgeber unterschriebene Erklärung (Muster ist auf S. 6 abgedruckt) unter Angabe des Bevollmächtigten spätestens bis zum 6. November 2019 bei der Geschäftsstelle vorliegen.

Ein entsprechender Vordruck zur Vollmachtenerteilung ist auf Seite 06 abgedruckt.

Ich würde mich freuen, wenn möglichst viele DHH-Mitglieder die diesjährige Mitgliederversammlung besuchen.

Hans-Christian Bentzin
-1. Vorsitzender-

Zu TOP 7 – Wahlen

Vorstand:

- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Herrn Henning Steinbrinker** als Schatzmeister. Er ist bereit erneut zu kandidieren. Vorstand und Verwaltungsrat schlagen seine Wiederwahl vor.
- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Frau Karoline Otting** als Beisitzerin im Vorstand. Sie ist bereit erneut zu kandidieren. Vorstand und Verwaltungsrat schlagen ihre Wiederwahl vor.
- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Herrn Alexander Schwarz** als Beisitzer im Vorstand. Er möchte nicht erneut kandidieren. Vorstand und Verwaltungsrat schlagen der Mitgliederversammlung vor, gemäß §10 Absatz (1) der DHH-Satzung die Anzahl der Beisitzer im Vorstand ab 2020 per Beschluss auf zwei zu verringern.

Verwaltungsrat:

- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Frau Ulrike Keltsch**. Sie ist bereit erneut zu kandidieren. Vorstand und Verwaltungsrat schlagen ihre Wiederwahl vor.
- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Herrn Dr. Christoph Hasche**. Er ist bereit erneut zu kandidieren. Vorstand und Verwaltungsrat schlagen seine Wiederwahl vor.
- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Herrn Dr. Jan Rutjes**. Er ist bereit erneut zu kandidieren. Vorstand und Verwaltungsrat schlagen seine Wiederwahl vor.

Ältestenrat:

- Am 31. Dezember 2019 enden die Amtszeiten von **Frau Rita Wiese, Herrn Tileman Fischer, Herrn Rainer Gossmann, Herrn Karsten Henning und Herrn Uwe Till**. Bis auf Herrn Fischer, dessen Wiederwahl wegen Erreichens der satzungsgemäßen Altersgrenze nicht möglich ist, werden alle übrigen Mitglieder des Ältestenrats von Vorstand und Verwaltungsrat zur Wiederwahl vorgeschlagen.

Rechnungsprüfer:

- Am 31. Dezember 2019 endet die Amtszeit von **Frau Hedwig Knopp**. Sie ist bereit erneut zu kandidieren. Der Verwaltungsrat schlägt gemäß §15 Absatz (3) der DHH-Satzung Frau Hedwig Knopp zur Wiederwahl vor.

Get together für DHH-Mitglieder

Der DHH-Vorstand lädt alle Mitglieder, die bereits am Vortag der Mitgliederversammlung nach Hamburg anreisen, zu einem lockeren Umtrunk ein. Das erste Getränk wird vom DHH bezahlt. Wer Zeit und Lust auf einen Klönschnack hat, trifft sich dazu am **Freitag, den 15. November 2019, um 19.00 Uhr. Der Treffpunkt wird auf der DHH-Homepage (www.dhh.de) sowie per Newsletter ca. 14 Tage vorher bekanntgegeben.**

Hamburg Boat Show

23.-27. Oktober 2019

Die frühere Messe „hanseboot“ war über Jahrzehnte fester Bestandteil des Jahreskalenders im DHH, viele werden sie noch kennen. Aus verschiedenen Gründen hatte der DHH vor einigen Jahren seine Beteiligung als Messeaussteller eingestellt. Nunmehr hat sich im Norden die „Hamburg Boat Show“ (www.hamburg-boat-show.de) mit verändertem Konzept als kürzere Messeveranstaltung aufgestellt. Der DHH plant zwar keinen großen Messestand mehr wie früher, will aber insbesondere Neuinteressenten auf den DHH in geeigneter Weise aufmerksam machen. Selbstverständlich steht die Messecrew aber auch DHH-Mitgliedern vor Ort mit Auskünften zur Verfügung. Für DHH-Mitglieder übernimmt der DHH die Eintrittsgebühr zur Messe im Rahmen eines limitierten Kontingents, solange der Vorrat reicht. Mailen Sie uns dazu an dhh@dhh.de unter Angabe Ihrer DHH-Mitgliedsnummer bis zum 10. Oktober, ob Sie eine Eintrittskarte wünschen. Die Karte gilt ggf. nur für Sie als Mitglied.

2018 – Ein gutes Jahr mit schwierigen Entscheidungen

Vollmacht



– zur Verwendung für die Jahresmitgliedsversammlung 2019 –

Hiermit bevollmächtige ich das DHH-Mitglied

(Vorname, Name; Anschrift)

mich auf der Mitgliederversammlung des DHH am 16. November 2019 uneingeschränkt zu vertreten, insbesondere meine Stimme bei Abstimmungen und Wahlen abzugeben.

Meine Mitgliedsnummer

Ort, Datum

Vorname, Name

Unterschrift

Vorlage bis spätestens 06. November 2019 bei der DHH-Geschäftsstelle!

Das Jahr 2018 zeichnet sich durch gestiegene Erträge bei gleichzeitig niedrigeren Kosten gegenüber dem Vorjahr aus. Unsere eindrucksvolle Infrastruktur wird durch Mitgliedsbeiträge und großzügige Spenden ermöglicht. Zusammen mit dem gewaltigen Engagement unserer ehren- und hauptamtlichen Mitarbeiter sind sie der Schlüssel zum Erfolg des DHHs. Würden alle DHH Teilnehmer des Jahres 2018 Hand in Hand nebeneinander stehen, so bildeten sie eine beachtliche Menschenkette von vier Seemeilen. Leider fordert der Steuerstreit mit den Finanzbehörden in Italien seinen Tribut. Dem Vorstand bleibt keine andere Wahl als die Yachtschule Elba schweren Herzens zu schließen. Der Bericht des Schatzmeisters über den Jahresabschluss 2018.



Schatzmeister
Henning Steinbrinker

Foto: Georg Hilgemann

A. Allgemeine Entwicklungen und Ertragslage 2018

Im Berichtsjahr sinken die Erträge durch den sehr eingeschränkten Rumpfbetrieb in Elba auf 5.762 T € (- 105 T€). Gleichzeitig sind auch die Aufwendungen von 5.504 T€ deutlich gegenüber dem Vorjahr gesunken (- 498 T€). So verbleibt unter dem Strich ein Jahresüberschuss von 257 T€ (i. Vj. - 135 T€), den der DHH in Rücklagen für weitere Infrastrukturprojekte stellen kann.

Der eingeschränkte Rumpfbetrieb in Elba macht sich erwartungsgemäß in diesen Zahlen bemerkbar. Die Personalkosten von 2.402 T€ fallen gegenüber dem Vorjahr um 198 T€ geringer aus. Für erwartete Steuernachzahlungen in Elba wurden 2017 239 T€ zurückgestellt, ein Posten, der 2018 nicht mehr anfällt. Auch wurden keine nennenswerten Verluste aus Anlageabgängen verzeichnet. Erwartungsgemäß steigen die Abschreibungen (+ 52 T€) nach dem Bau der neuen Bootshalle. 6.557 Teilnehmer kamen an unsere Yachtschulen oder nahmen

an den Segeltörns teil, davon 3.946 sogenannte Einzelteilnehmer und 2.244 Teilnehmer, die mit Schulklassen oder Gruppen anreisten. 367 Teilnehmer kamen über die HANSA Gesellschaft für Segelsport mbH. Das sind 325 Einzelteilnehmer weniger als im Vorjahr – auch hier macht sich die Reduktion der Yachtschule Elba deutlich bemerkbar. Die Teilnehmerzahlen an CYS und HYS nahmen gleichwohl deutlich zu. Erfreulich ist auch die Zunahme der Schulklassen, die zur Ostsee oder ans Bayerische Meer kamen. Unsere HANSA Gesellschaft für Segelsport konnte 367 Teilnehmer an Firmenevents vermitteln. Der DHH ist nach wie vor die große Gemeinschaft der Segelbegeisterten und seine Attraktivität ist ungebrochen.

Der DHH verbindet ehrenamtliches Engagement mit hoher Professionalität. Zu den 34 Festangestellten und 24 Saisonkräften sorgten 14 Aushilfskräfte und über 360 Übungsleiter und 85 Vereinhelfer für eine hervorragende Ausbildung und für Segelspaß. Nicht zu vergessen sind die Mitglieder der Gremien, die Leiter der





Die OPEN BIC-Flotte am Chiemsee

Höhe von 2.162 T€ deckt 27,5 % (i. VJ. 23,2 %) des Anlagevermögens (7.849 T€). Die noch nicht verbrauchten Spendenmittel und spendenähnliche Zuschüsse betragen 3.530 T€. Dagegen stehen die jährlichen Abschreibungen der gespendeten Investitionen.

Der DHH ist als gemeinnützig anerkannt und wird diesbezüglich jährlich überprüft. Der aktuelle Freistellungsbescheid des Finanzamtes Hamburg Nord für das Jahr 2017 datiert auf den 7. Januar 2019. Der Jahresabschluss wurde wiederum durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG geprüft. Die Prüfung hat zu keinen Einwänden geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 31. Mai 2019 erteilt.

Seglertreffs und die Ausbilder und Leiter der 11 Zweigstellen. Allen möchte ich für ihren Einsatz sehr herzlich danken. Ohne sie alle wäre der DHH nicht das, was er ist. Die Zweigstellen bieten eine sehr fundierte, professionelle Theorieausbildung im Binnenland und haben zu den Gesamterträgen des DHH 113 T€ beigesteuert. Ein großer Dank gilt auch den 16.539 Mitgliedern (Stichtag 31.12.2018) für ihre treue Verbundenheit und Unterstützung. Ohne ihre Beiträge wäre der konsequente Modernisierungskurs des DHH nicht möglich. Die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen 2018 belaufen sich auf 1.160 T€.

Der DHH hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt rd. 254 T€ Spenden erhalten. Davon stammen 193 T€ aus Mitteln der Eberhard Wienholt-Stiftung (EWS), die mit 150 T€ die Ausbildung der Ausbilder unterstützt und dem DHH die SY „Peggy“ sowie drei Regatta-J/80 übereignet hat. Dank einer Spende konnten wir eine behindertengerechte RS-Jolle kaufen und dem gemeinnützigen Segelverein „Meer bewegen e.V.“ für inklusive Segelaktivitäten zur Verfügung stellen. Ich möchte mich bei allen 285 Spendern und unserem Ehrenmitglied Herrn Eberhard Wienholt wie auch beim Vorstand der EWS für diese großzügige Unterstützung sehr herzlich bedanken.

Elba

Schweren Herzens hat der Vorstand im November 2018 die vollständige Schließung der Yachtschule Elba beschlossen und umgesetzt. Der langjährige und kräftezehrende Streit mit den italienischen Finanzbehörden konnte am 23. März 2018 durch den Abschluss eines Vergleichs beendet werden. Rückwirkend ab 2010 beanspruchte der italienische Fiskus Steuern vor allem für Aktivitäten im Bereich der touristisch geprägten und somit als kommerziell eingestuftes Reisetörns. Grund ist, dass die italienischen Behörden unterstellen, die Yachtschule Elba sei eine nach italienischen Gesetzen steuerlich relevante Betriebsstätte. Dies weicht von der Sichtweise des DHH und seiner Steuerberater ab. Wir haben uns jedoch zu einem Vergleich entschlossen, da wir mit extremen Forderungen von über 3 Mio € und dem Risiko für einen sehr langen Rechtsstreit mit hohen Abschlagszahlungen konfrontiert waren. 119 T€ wurden schließlich an Steuern, einschließlich Strafzuschlägen

und Zinsen, an das italienische Finanzamt für die Jahre 2010 – 2015 gezahlt. Die Steuererklärungen für 2016 und 2017 wurden im September 2018 eingereicht und für diese Jahre insgesamt 17 T€ gezahlt. Die verbleibenden Rückstellungen der Vorjahre in Höhe von 23 T€ wurden aufgelöst. Im Blauen Peter (Heft 3 und 4, 2018) sowie auf der vergangenen Mitgliederversammlung haben wir den Sachverhalt Elba bereits ausführlich dargelegt.

B. Finanz- und Vermögenslage

Nach den gewaltigen Investitionen in die Bootshalle im Vorjahr hat der DHH 2018 348 T€ investiert. Dazu gehören Investitionen in den neuen Internetauftritt, eine neue X1 Jolle, drei OPEN-BIC-Jollen, ein Laser 2000, das CYS Terrassenhaus, die Innenausstattung der Bootshalle, die Ausrüstung der Yachten und eine RS-Jolle. Bereits erwähnt wurden die durch die Eberhard Wienholt-Stiftung übereigneten SY „Peggy“ und drei J/80s. Die langfristigen Kredite wurden mit 241 T€ getilgt. Wir haben in 2018 keine neuen Kredite aufgenommen, so dass zum Jahresende 2.071 T€ Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten bestanden. Das Eigenkapital in


Bilanz

in T€	31.12.18	31.12.17
Immaterielle Vermögensgegenstände	11,8	15,0
Sachanlagen	7.715,4	8.112,2
Geleistete Anzahlungen/Anlagen im Bau	70,6	25,0
Finanzanlagen	51,1	51,1
Anlagevermögen	7.849,0	8.203,4
Vorräte	7,7	8,4
Forderungen	76,3	42,3
Flüssige Mittel	301,2	683,4
Rechnungsabgrenzungsposten	161,9	274,2
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	547,2	1.008,3
Gesamtvermögen	8.396,2	9.211,6
Vereinsvermögen	2.162,1	1.904,8
Noch nicht verbrauchte Spendenmittel und spendenähnliche Zuschüsse	3.530,2	3.724,2
Rückstellungen	77,2	427,3
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	2.071,3	2.311,9
Übrige Verbindlichkeiten	529,5	818,6
Rechnungsabgrenzungsposten	25,9	24,8
Fremdkapital	6.234,1	7.306,9
Gesamtkapital	8.396,2	9.211,6

C. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2019

Bis Ende Juli 2019 sehen wir merkliche Buchungszuwächse bei HYS (T€ +190) und CYS (+140), sodass die Auswirkungen der Schließung von Elba und des geringeren wirtschaftlichen Geschäftsbetriebs mehr als kompensiert werden. Als Konsequenz aus der Schließung der Yachtschule Elba erwarten wir geringere Personal- und Sachkosten als im Vorjahr. Jedoch fallen die Sachkosten für Betrieb und Instandhaltung höher aus als zunächst geplant. Einer der Gründe ist das umfangreiche Refit der SY „Meltemi“. Generalüberholt und mit neuem Motor, Decksbelag in Teakoptik und neuer Navigationselektronik ausgestattet ist sie Ende August wieder auf große transatlantische Ausbildungsfahrt gegangen und wird unserem Namen als Hochseesportverband Ehre machen. Der andere „Kostentreiber“ ist die Trockenlegung der Fassade des Wirtschaftstraktes in Glückburg, die dringend notwendig war. Nachdem die freigelegten Wände inzwischen getrocknet sind, werden die Fenster ausgetauscht, das Loch wieder geschlossen und die Klinkerwand zur Terrasse erneuert. Die WCs und Badezimmer im Lehrerflur und Optitrakt sowie das Rohrleitungssystem wurden bereits Anfang des Jahres gründlich saniert. Auch am Chiemsee strahlen drei WC-Räume im Bayernhaus in neuem und modernem Glanz. Eine Spende hat uns die Anschaffung einer weiteren OPEN-BIC ermöglicht.

Unsere Webseite entsprach nicht mehr dem Stand der Zeit. Die neugestaltete Webseite ist nun seit 25. Februar 2019 live und für den schnellen Einsatz auf Smartphones und Tablets ausgelegt. Auch unsere EDV für die Mitgliederverwaltung und das Rechnungswesen ist in die Jahre gekommen. Wir entwickeln zurzeit mit einer Hamburger Fima ein neues System auf Basis von Microsoft Dynamics 365 Business Central und wollen zum Ende des Jahres live gehen.

Wie jedes Jahr möchte ich am Ende meines Berichtes ganz besonders der „Finanzcrew“ des DHH, Michael Petzold, Katja Schack, Birgit Kolb, Matthias Menzel und dem Geschäftsführer Lutz-Henning Müller sowie unseren beiden ehrenamtlichen Rechnungsprüfern Hedwig Koop und Andreas Rose für die stets konstruktive und gewissenhafte Arbeit danken. 

Henning Steinbrinker, Schatzmeister

Gewinn- und Verlustrechnung

in T€	2018	2017
Erlöse aus Lehrgangsgebühren	3.391	3.481
Mitgliedsbeiträge	1.160	1.159
Einnahmen der Zweigstellen	113	132
Sonstige Einnahmen	128	126
Einnahmen aus Vermögensverwaltung	105	93
Einnahmen wirtschl. Geschäftsbetrieb	359	466
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögen	65	55
Vereinnahmte Spenden*	254	2.394
Einstellung Spenden in Sonderposten*	-87	-2.236
Auflösung Sonderposten Spenden*	274	197
Erträge	5.762	5.867
Personalkosten	2.402	2.599
Allgemeine Betriebskosten	2.248	2.275
Nicht anrechenbare Vorsteuer	191	185
Steuern wirtschl. Geschäftsbetrieb	17	23
Verluste aus Anlageabgängen	1	81
Sonstiges	3	10
Ausländische Steuern	0	239
Abschreibungen	642	591
Aufwendungen	5.504	6.002
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	257	-136
Entnahme aus Rücklagen	346	483
Einstellungen in die Rücklagen	-602	-346
Jahresgewinn	1	1

Kapitalflussrechnung

in T€	2018	2017
Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	257	-136
Abschreibungen	642	591
Anstieg der Rückstellungen	-350	140
Auflösung Sonderposten Spenden*	-274	-197
Zunahme Sonderposten Spenden*	87	2.236
Ergebnis aus Anlageabgängen	-61	26
Ab-/ Zunahme der übrigen Aktiva	79	-53
Zunahme der übrigen Passiva (ohne Kreditinstitute)	-288	196
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	92	2.803
Cash Flow aus Investionstätigkeit	-228	-2.885
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-241	177
Finanzmittelfond am Ende des Jahres	301	684

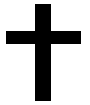
der sich wie folgt zusammensetzt:

Kassenbestände	4	9
Guthaben bei Kreditinstituten	297	675

* Spenden = Spenden und spendenähnliche Zuschüsse

GEBURTSTAGE

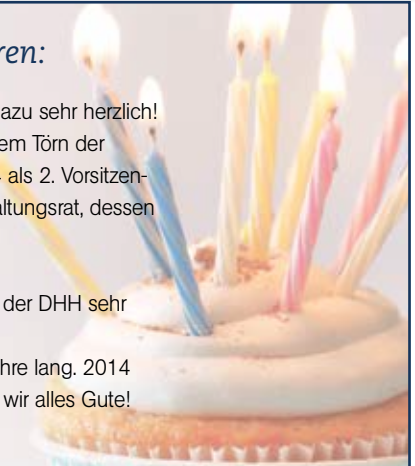
Ernst Lorenzen	13.06.	96 J.
Harry Weißleder	19.06.	85 J.
Edgar Schmitz	19.06.	85 J.
Hermann Hauck	21.06.	75 J.
Erika Vollmer	27.06.	85 J.
Karin Reschop-Reuleaux	03.07.	85 J.
Otto Helmich	04.07.	96 J.
Dr. Kay Soehring	07.07.	80 J.
Dr. Hans F. Steinbrinker	13.07.	85 J.
Klaus Peter Haberecht	23.07.	90 J.
Roland Sallatsch	27.07.	85 J.
Dr. Armin Unterberg	02.08.	99 J.
Günter Dissen	02.08.	85 J.
Ralf Troll	06.08.	85 J.

**Durch Tod verloren wir:**

18.02.2019	Karl-Heinz Hofmann Hegemannstr. 30, 28217 Bremen
26.02.2019	Dr. Honke Georg Hermichen Magnolienweg 6, 41468 Neuss
19.03.2019	Prof. Dr. Hans-Jürgen Warnecke Max-Caspar-Str. 77, 71263 Weil der Stadt
29.03.2019	Paul Rintelmann Großenheidorner Str. 107, 31515 Wunstorf
31.03.2019	Jürgen-Peter Kompalla Unterfeldstr. 16 a, 76149 Karlsruhe
15.04.2019	Heidelore Gregor Wangenheimstr. 36, 14193 Berlin
17.04.2019	Ralph Paulsen Werderstraße 3, 49076 Osnabrück
22.05.2019	Reinhard Frisch Weinburgstr. 10, 78315 Radolfzell
10.06.2019	Petra-Erika Tritsch Emil-Gött-Str. 22, 68535 Edingen-Neckarhausen
26.06.2019	Dr. Hugo Hollinger 66 Skyview Lane, New Canaan, Connecticut 06840 USA
29.06.2019	Heinz Stegmann Kapellenstraße 14, 58452 Witten
08.07.2019	Carmen Hoehne
22.07.2019	Gerhard Höhns Richard-Dehmel-Str. 73, 28211 Bremen
26.07.2019	Klaus Grygar Elfriedenstr. 56, 81827 München

**Voller Freude und Dankbarkeit zeigen wir die Geburt unseres Sohnes an:****30.06.2019**
Jonathan George Leiffheidt

Lisa und Alexander Leiffheidt, Frankfurt

**Voller Freude und Dankbarkeit zeigen wir die Geburt unserer Tochter an:****27.01.2019**
Antonia Liselotte Sophie BruhnHanna Marie und Wolfgang Bruhn,
Fechnerstraße 24, 10717 Berlin*Gleich zweimal gibt es für den DHH Anlass zu gratulieren:***Dr. Kay Soehring** feierte am 7. Juli seinen 80. Geburtstag. Der DHH gratuliert ihm dazu sehr herzlich! Seit 1955 ist er Mitglied unseres Verbandes; als damals 15-Jähriger nahm er an einem Törn der Hanseatischen Yachtschule teil. 1971 übernahm er im DHH ein Vorstandsamt, 1974 als 2. Vorsitzender. Ab 1983 bis 2005 engagierte sich der Hamburger Rechtsanwalt im DHH-Verwaltungsrat, dessen Vorsitz er ab 1997 innehatte. Ihm und seiner Familie wünscht der DHH alles Gute!Unserem ehemaligen Schulleiter der Chiemsee Yachtschule, **Hermann Hauck**, darf der DHH sehr herzlich zum 75. Geburtstag gratulieren, den er bereits am 21. Juni feierte. Der gebürtige Schwabe ist seit 1980 DHH-Mitglied und leitete unsere CYS sechs Jahre lang. 2014 übergab er die Schule an seinen Nachfolger Michael Wimmer. Auch ihm wünschen wir alles Gute!

Sightseeing an der Flensburger Förde

Nach Wikipedia bezeichnet Sightseeing eine touristische (Besichtigungs-)Fahrt oder -Reise, die ausschließlich oder mindestens überwiegend der Besichtigung von kulturellen Zeugnissen und anderen Sehenswürdigkeiten dient.

Dieses trifft zweifellos auf einen Besuch einer Gruppe von Mitgliedern des Norddeutschen Regattaver eins zu. In diesem Fall stand die Hanseatische Yachtschule mit ihrer neuen Bootshalle im Fokus.

DHH-Ehrenmitglied Eberhard Wienholt hat mal wieder „Werbung im Umfeld“ gemacht und einige segelkundige Bekannte an die Yachtschule an der Flensburger Förde eingeladen, darunter Bundesliga-Segler Tobis Schadewald (NRV).

DHH-Verwaltungsratsmitglied Gadso Hautmans (4.v.l.), HYS-Segellehrer Jens-Christian Krug (ganz re.) und DHH-Geschäftsführer Lutz-Henning Müller (3.v.l.) führten die Gäste nach einem gemeinsamen Mittagessen durch die Schule und erläuterten die Verbandsphilosophie. Auch wenn die Yachtschule vielen Seglern zwar zumindest vom Hörensagen ein Begriff ist, zeigt man sich vor Ort regelmäßig sehr beeindruckt von ihrer Größe, Ausstattung und der dort vermittelten Professionalität.



Foto: Sven Jürgensen

Besuch von Mitgliedern des NRV aus Hamburg

Europäische Segelschulen schreiben sich Meeres- und Umweltschutz auf die Fahne

Auf Initiative der italienischen Segelschule Centro Velico Caprera (CVC) wollen sich führende europäische Segelschulen im Rahmen einer „ESA Charta for Sea Conservation“ dem Schutz der Meere und der Umwelt verpflichten. CVC ist der diesjährige Ausrichter des vom DHH 2011 ins Leben gerufenen European Sailing Academies Cups (ESA Cup, 9.-13. Oktober 2019 auf Caprera).

Die alljährlich stattfindende Regatta dient den teilnehmenden Organisationen mit ihren ehrenamtlichen Ausbildern neben dem sportlichen Wettkampf auch als Möglichkeit zum internationalen Erfahrungsaustausch.

Ziel der nun ins Auge gefassten Umweltinitiative ist es u. a., in den jeweiligen Segelschulbetrieben nach Verbesserungspotentialen in punkto Umweltschutz zu suchen und diese umzusetzen.

Im DHH hat es dazu bereits in den letzten Jahren einige Fortschritte gegeben (weitgehende Vermeidung von Plastik usw.). Unter der Leitung von Karoline Otting (Beisitzerin im DHH-Vorstand) hat sich kürzlich eine Umweltschutz-Arbeitsgruppe gebildet, an der jeweils Vertreter der beiden DHH-Schulen sowie ehrenamtliche Ausbilder beteiligt sind. Sie wird im Blauen Peter bei nächster Gelegenheit über die Arbeitsergebnisse und Fortschritte berichten.



Leserzuschriften

Anmerkungen zur Ausgabe Juni 2019

Wieder einmal hat die Redaktion Anlass, sich bei aufmerksamen Lesern für Hinweise zu bedanken.

Auf Seite 17, im Beitrag über die Schiffsnamen, brachten wir ein historisches Foto einer Gaffelketch, mit der Unterschrift: Die „Gudrun“, ein Colin Archer. Da passt einiges nicht zusammen. Eberhard Behnke machte uns darauf aufmerksam. Er schrieb in seiner Mail: „Ich bin mir sicher, mein Seglerleben beim DHH auf ‚Gudrun‘ begonnen zu haben. Ich war damals zu einem vierwöchigen Kurs in Glücksburg, ein Ostsee-Törn von 10 Tagen zählte zum Programm. Das war alles schon 1956 ... Das beigelegte Lichtbild ... entspricht exakt der Takelung, an die ich mich erinnere. Ich meine, wir hätten von einer ‚Sloop-Takelung‘ gesprochen.“

Besagte „Gudrun“ hatte ihr damaliger Eigner Walther Ahrens der Hanseatischen Yachtschule zunächst leihweise zur Verfügung gestellt, allerdings erst 1958 – so Horst von Dawans in seiner „Chronik der seegehenden Yachten der HYS“. Entweder irrt sich Eberhard Behnke, wenn er von 1956 spricht oder Horst von Dawans hatte eine Fehlinformation. Diese „Gudrun“ war ein typischer Colin Archer und als Sloop – mit einem Mast getakelt. Das Foto auf Seite 17 zeigt aber eine Gaffelketch. Es könnte also die ers-



In der Eigner-Familie Ahrens aus Kiel hatte die Gudrun die Bezeichnung III (drei). Im DHH allerdings war es nach der ersten Gudrun (I) die zweite, so dass man intern von Gudrun II (zwei) sprach. Die offizielle Bezeichnung II hat es nie gegeben, so dass an der Bordwand immer nur der Name Gudrun auftauchte. Jetzt gehört sie wieder der Familie Ahrens und heißt damit wieder offiziell Gudrun III. Die Gudrun III hat eine Kuttertakelung (Großsegel und mehrere Vorsegel, ein Mast), die Vorkriegsgudrun dagegen scheint eine Ketch gewesen zu sein. Christoph Schumann

te, zweimastige „Gudrun“ sein (1928 bis 1945 beim DHH). Christoph Schumann, früher Segellehrer an der HYS, hält die abgebildete Yacht allerdings für die „Ostsee“ (1928 bis 1969 beim DHH). Und Atze Lehmann, ehemaliger Leiter der HYS, hat hier eindeutig die „Ostsee“ identifi-

ziert. Hier zeigt sich wieder einmal das Problem, dass historische Fotos im DHH-Archiv nicht immer korrekt, manche überhaupt nicht beschriftet sind. Aber die Redaktion hätte sehen müssen, dass das Foto auf Seite 17 keine Sloop zeigt. Sorry!

Eine Berichtigung ist auch fällig, was die Fotos der HYS-Laser betrifft. Deren Namen „Alpha“, „Bravo“ und so weiter stammen natürlich nicht aus dem Morse-Alphabet, wie die Bildunterschrift behauptet, sondern aus dem so genannten Nato-Alphabet. Unser Leser J. Werner aus Berlin machte uns per Mail darauf aufmerksam. Der Unsinn mit dem „Morse...“ steht auch in meinem Text. Ich weiß nicht, was mich da geritten hat – mein Funkzeugnislehrer hätte mich dafür kielholen lassen.

Und nun noch eine Leserzuschrift zu unserem Foto auf Seite 39: Dr. Rainer Behrle aus Salem identifizierte die über die Toppen beflaggte Yacht an der Brücke der HYS als „Kormoran“, auf der er 1970 gefahren war. Dr. Behr vermutet, dass dieses Foto die Übergabe des Schiffes an die HYS zeigt. Das wäre dann 1954 gewesen, als der Prinz von Hohenzollern-Sigmaringen die damalige „Margarethe“ der HYS spendete. Ihr Rumpf war damals noch schwarz, als „Kormoran“ wurde das Schiff blau lackiert.



Allen Einsendern herzlichen Dank! Norbert Suxdorf

Segeln lernen – aber richtig

Sichere Seemannschaft im Fokus der DHH-Ausbildung



Autor Norbert Suxdorf

Der Weg zum richtigen Segeln, zum guten und sicheren Segler führt über das Beherrschen der Seemannschaft. Und die ist beim DHH und seiner Yachtschule das wichtigste Ziel. Das sagt auch Jochen Kopf, Leiter der HYS.

Einer, der viele dieser Veränderungen miterlebt hat, ist Christoph Schumann, lange Zeit im DHH-Vorstand, heute im Verwaltungsrat. 1965 nahm er zum ersten Mal an einem Lehrgang in Glücksburg teil, neun Tage an Land und ebenso lang auf Seetörn. „Die Woche auf See hat mich begeistert. Das wollte ich weitermachen!“ Konsequenterweise erwarb Christoph Schumann alle Segelscheine, wurde Segellehrer und Schiffsführer an der HYS und blieb auch für sein weiteres Leben dem Segelsport treu – als Redakteur bei der Yacht, als Moderator bei Events, auf dem Wasser und im Fernsehen bei Eurosport.

„Als ich damals nach Glücksburg kam, war vieles noch ganz anders als heute. Wir hatten schlechte Segelklamotten, das gelbe geteilte Ölzeug, die klobigen Gummistiefel. Und ganz anderes Bootsmaterial. Die Holzpiraten! Mit denen zu kentern, war Katastrophe, dann war der Segeltag gelaufen. Die Bodenbretter schwammen weg, das Ruder machte sich selbstständig und Lenzer im Cockpit gab es noch nicht. Wir hatten auch die schweren geklinkerten Paduajollen. Und zum Teil noch die großen Traditionsyachten, mit schwerer Takelage, ohne Winschen. Ziel war, die Jugend für das sichere Segeln auf See auszubilden. Vieles hat sich seitdem geändert.“

Dazu Jochen Kopf:

„Ja, vieles ist heute sicherlich ganz anders. Aber was sich definitiv nicht verändert hat: Bei uns steht die Seemannschaft weiterhin im Mittelpunkt, spiegelt gewissermaßen unsere Kernkompetenz wieder. Grundlegende Dinge wie die Knotenkunde, das richtige Auftuchen der Segel, das Verholen einer Yacht von Hand im Hafen oder auch das Schiff umdrehen – das alles wird bei uns nach wie vor gründlich gelehrt und trainiert.“

Christoph Schumann:

„Zu meiner Yachtschulzeit gab es keinen Segellehrer, der nicht bei der Marine gewesen war. Aber dann kamen andere. „Atze“ Lehmann, „Felix“ v. Winterfeld und Heinrich Gernhardt. Die waren keine Mariner, aber gute Seesegler. Sie galten als Revoluzzer! Mit ihnen änderte sich manches im Stil der Ausbildung, im Ton an der Yachtschule. Ich sage mal das Stichwort: Serious fun. Das heißt, Spaß am Segeln erfordert gute Ausbildung, fundiertes Wissen und solides praktisches Können. Aber am Ende soll die Freude, die Begeisterung am Segelsport stehen.“ Jochen Kopf kann das nur unterschreiben: „Wir nehmen für uns in Anspruch, ein hohes Qualitätsniveau zu bieten – und den Spaß am Segeln mit Sicherheit zu vermitteln.“

Wie hat sich die Entwicklung der Technik auf die Ausbildung ausgewirkt, zum Beispiel bei der Navigation? Sind die traditionellen Methoden längst über Bord gegangen? Schulleiter Jochen Kopf: „Alle unsere Yachten sind mit GPS ausgerüstet. Das ist heute selbstverständlich. Aber die terrestrische Navigation ist weiterhin fester Bestandteil der Ausbildung für das Segeln auf See. Wir fahren beispielsweise auch schon mal Törns völlig ohne elektronische Navigation. Alle unsere Yachten haben Seekarten an Bord, so wie es übrigens auch gesetzlich vorgeschrieben ist. Und unsere großen Yachten haben auch einen Sextanten dabei, wenn der Schiffsführer es wünscht und Astronavigation ausbilden möchte. Aber das Interesse daran und das Know-How nehmen leider ab. Dabei kann es richtig Spaß machen, auch mal ohne Elektronik punktgenau ans Ziel zu kommen.“

In den Jahren nach Gründung der Hanseatischen Yachtschule dauerten Segellehrgänge volle sechs Wochen, einschließlich eines Ostseetörns. Heute undenkbar. Wie sieht es aus? Dazu der HYS-Chef: „Heute sind ein- und zweiwöchige Kurse gefragt, wie zum Beispiel unsere SSS-Ausbildung (Sportseeschifferschein). Hier sind wir das ganze Jahr über ausgebucht. Das Interesse an langen Hochseetörns, zum Beispiel in die Biscaya, nach Portugal, hat abgenommen.“

Dafür gibt es sicherlich mehrere Gründe. Zum einen den Trend, dass viele statt eines langen Urlaubs mehrere kürzere Urlaube im Jahr machen. Dann der zunehmende Druck im Beruf. Lange Urlaube am Stück sind für viele nicht mehr möglich. Und Urlaub ist weniger planbar geworden. Wir sehen, dass immer kurzfristiger gebucht wird. Die Urlaubszeit wird spontaner und flexibler genutzt. Sehr gefragt sind deshalb unsere Angebote wie zum Beispiel das dreitägige Skippertraining, das ebenfalls drei-



Tradition und Moderne: Segelausbildung früher und heute

tägige Hochseesicherheitstraining, die Yacht-Grundausbildung. Gefragt sind kurze Törns mit schnell erreichbaren Zielen. Im nächsten Jahr lassen wir deshalb unsere „Albatros“ wieder ab Glücksburg zu Ostseezielen starten, etwa rund Skagen, nach Oslo oder auch Bornholm.“

Der DHH will vor allem die Jugend für das Segeln begeistern, das gilt bis heute hin. Aber Jugendliche haben heute andere Vorstellungen vom Segeln. Statt Tradition und Seefahrtsromantik sind Sport und Spaß im Trend. Muss die HYS darauf reagieren, zum Beispiel mit trendigen, heißen Bootstypen – vielleicht sogar mit foilenden Booten?

Schulleiter Jochen Kopf: „Ja, es gibt absolut den Trend zu schnelleren, sportlicheren Booten, zu ganz neuem Material. Aber man muss unterscheiden. Bei uns steht die Ausbildung zum sicheren Segler im Fokus, in erster Linie ist unser Bootspark darauf abgestimmt. Im sportlichen Bereich haben wir jetzt unsere Gleitjollen Laser 2000 und 3000. Die bieten auf unserem Revier mit häufig vier bis fünf Windstärken schon reichlich sportliche Herausforderung.“

Der ehemalige HYS-Chef Atze Lehmann hat einmal gesagt: Segeln ist Teamtraining im Zeitraffer. Das gilt mehr denn je und ist einer der Gründe, warum es wichtig ist, Jugendliche für das Segeln zu gewinnen. Der Teamspirit an Bord einer Segelyacht war es auch, der Christoph Schumann damals begeistert hat: „Yachtsegeln in einer Crew, das fand ich als jugendlicher megaspannend.“

Jochen Kopf ergänzt: „Yachtsegeln für Jugendliche – da haben wir heute speziell unsere Törns


„Junioren on Tour“, eine Woche auf Ostseetörn. Der ideale Einstieg ins Seesegeln.“

Nach Glücksburg zum Segeln lernen, das ist nach wie vor in vielen Familien Tradition. Aber es hat sich etwas geändert. Früher wurden viele Kinder und Jugendliche von ihren Eltern nach Glücksburg geschickt. Heute entscheiden sie immer öfter selbst über ihre Ferien. Jochen Kopf: „Manchmal haben wir aber auch Kinder hier, die Segeln zuerst ätzend finden. Die meisten können wir aber schon in den ersten Tagen einfangen und für das Segeln gewinnen. Viele von ihnen durchlaufen dann die ganze Segellaufbahn vom Opti bis zum Schiffsführer auf DHH-Yachten oder fahren später auf eigenem Schiff.“ „Die Konkurrenz unter den Sportarten ist ziemlich groß,“ meint Christoph Schumann. „Aber Segeln hat etwas ganz Besonderes, wie vielleicht nur noch Bergsteigen in einer Seilschaft.“ Aus dem Kreis der segelbegeisterten jungen Leute kommen auch viele der ehrenamtlichen Ausbilder. „In diesem Bereich haben wir Zuwachs. Da müssen wir uns keine Gedanken über die Zukunft machen,“ sagt Jochen Kopf.

Ein wichtiges Standbein für den DHH ist die Theorie-Ausbildung an den DHH-Zweigstellen. Corinna Schumann leitet gemeinsam mit ihrer Tochter Caroline die große Zweigstelle Hamburg mit dreistelligen Teilnehmerzahlen jährlich. Was hat sich für die Zweigstellen geändert? Corinna Schumann „Heute wird hauptsächlich nachgefragt, was für die Führerscheinprüfungen wichtig ist. Und das vor allem in Wochenendkursen. Es muss schnell gehen, die Zeit ist heutzutage für viele knapp.“

Schnell zum Segelschein, auch in der Praxis? – Darauf haben sich manche Segelschulen eingestellt. Funktioniert das? Jochen Kopf: „Schnellkurse haben mit fundierter Segelausbildung nicht viel zu tun. Richtig segeln lernen braucht seine Zeit. Nicht nur das Wissen ist wichtig, auch die Erfahrung zählt. Und die muss man sich im Sinne des Wortes erfahren, um mit dem Boot, dem Wind und Wetter, mit den unterschiedlichsten Situationen auf dem Wasser klar zu kommen.“ Jochen Kopf nennt es so: „Segeln lernt man zwischen den Scheinen. Scheine sind nur die Lizenz zum Üben.“

Sind die deutschen DSV-Segelscheine das alleinige Ziel? Wie steht es mit dem Yachtmaster-Zeugnis? Christoph Schumann: „Der Yachtmaster ist ein weltweit anerkannter Qualifikationsnachweis, für den zum Beispiel in England praxisorientierte Ausbildung in anspruchsvollen Gezeiteneviern gemacht wird. Der DHH könnte das doch auch, oder?“ Jochen Kopf gibt die Antwort: „Ja, wir könnten das auch und haben ja zum Beispiel Ausbildung im Englischen Kanal angeboten, mit dem ganzen Programm der Gezeitennavigation. Wir haben auch Ausbilder dafür. Aber wir sagen unseren Teilnehmern: „Macht erstmal die deutschen Segelscheine. Wer die absolviert hat, kann sich immer noch weiter fortbilden, um Segeln zum Beruf zu machen oder Profiskipper zu werden.“

Der DHH scheint mit seinem Ausbildungskonzept weiterhin richtig zu liegen. Das zeigen auch die weiter steigenden Teilnehmerzahlen. In dieser Sommersaison war die Hanseatische Yachtschule ausgebucht. 

Norbert Suxdorf



Jochen Kopf im Gespräch mit Norbert Suxdorf und Christoph Schumann

Mehr Entspannung



Bild links: Bei der Sanierung der Bäder musste ein Kran helfen. Unten: Die neuen Sanitärräume an der HYS

Ein Bad lässt sich nicht wie ein ganz normales Zimmer alle zwei, drei Jahre renovieren, das Angebot an individuellem Design und sanitären Anlagen ist vielfältig und sollte daher gut durchdacht werden. Ob modern, zeitlos oder eine Kombination nach unseren Vorlieben, entscheidend ist vor allem, dass es in den finanziellen Rahmen passt und allen Teilnehmern dauerhaft Freude bereitet.

Unsere sanitären Anlagen tragen in erheblichem Maß zum Gesamtwohlfühlfaktor unseres Hauses bei. Gerade in Häusern älterer Bauart hat dieser Raum häufig einen großen Renovierungsbedarf. Bei der Komplettsanierung der Sanitärräume kommen oft viele Gewerke, wie z. B. der Austausch von Rohren und Armaturen, Heizung und Elektrik oder Trockenbau zusammen.

Nach der Planungsphase beginnt der geplante Umbau. Zunächst werden die alten Sanitär-Objekte und Fliesen entfernt. Im Anschluss daran werden neue Leitungen gelegt, die Sanitärtechnik installiert, die Wände verputzt und gefliest, Heizkörper angebracht, die Sanitärkeramik sowie die Armaturen montiert. Im Schnitt dauert ein solcher Umbau circa zwei bis drei Wochen (bei einem Bad).


Unser Umbau hat etwa neun Wochen gedauert. Der Opti-Trakt und das Atlantikdeck haben auf jeden Fall sehr gewonnen.

Der Opti-Trakt beinhaltet nun:

- 1 Duschaum m/w
- 2 WCs m/w
- 1 Duschaum mit drei Duschkabinen

Das Atlantikdeck beinhaltet nun:

- Herren-Sanitärraum mit je zwei Toiletten und Pissosirs sowie vier Duschen
- Damen-Duschaum mit drei Duschkabinen
- Damen-WC mit zwei Toiletten

Im Atlantikdeck sowie im Opti-Trakt haben wir nun eine Be- und Entlüftung inklusive Wärmerückgewinnung installiert. 

Marco Magnussen, Hausmeister



Neu an der HYS: Ole Hoffmann – Werftleiter

„Es gibt keinen vergleichbaren Betrieb, der von der Jolle bis zur großen Yacht alles repariert und betreut.“ Das sagt Ole Hoffmann über die Werft der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg. Seit Juli leitet er diese Werft. Vorher war er beim Flensburger Yachtsservice für die Yachttechnik zuständig.


Und wie kam er zur HYS? „Ich habe die Stellenausschreibung gesehen und mich beworben. Aber es gibt noch eine Geschichte: Vor einigen Jahren bin ich mit einem Freund, DHH-Mitglied, sonntags nach Glücksburg gefahren und suchte unten am Wasser bei der Yachtschule einen Parkplatz. Dort standen Reserviert-Schilder, eins mit der Aufschrift Werftleiter. Ich wollte schon drehen, da meinte mein Freund, ich solle mich doch kurz auf diesen Platz stellen, und im Übrigen sei das der Job für mich. Eine Prophezeiung, oder?“

Die Vielseitigkeit der Aufgaben auf der HYS-Werft hat Ole Hoffmann gereizt. „Aber auch die ganze Atmosphäre an der Schule. Das morgendliche Auslaufen der Jollen, die heitere Stimmung im Speisesaal, der Teamgeist.“

Für diese Aufgabenvielfalt ist Ole Hoffmann gut gerüstet: Nach dem Abitur 1983 eine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker und -Elektriker, Tätigkeit als Zweiradmechaniker, Ausbilder-Eignungsprüfung. Ein Ausflug in die Medienbranche. „Vor etwa zehn Jahren brauchte ich eine berufliche Veränderung. Seitdem arbeite ich an Schiffen. Angefangen habe ich bei einer kleinen Werft in Überlingen, dort haben wir einen A&R Seefahrtskreuzer restauriert. Danach habe ich in Kreuzlingen auf der Schweizer Seite des Bodensees gearbeitet und viel über Projektplanung und -management von Neubau und Restauration lernen dürfen. Meine letzte Station am Bodensee war die Werftleitung beim Grafen von und zu Bodman, der eigene Steganlagen und Hallen für 400 Winterlagerschiffe betreibt. Dann der Umzug nach Flensburg.“

Wie erlebte Ole Hoffmann die ersten Wochen an der HYS? „Wir hatten Hauptsaison. Da fängt das Werftteam ganz früh am Morgen an, die Schäden des Vortags bis zum Unterrichtsbeginn zu reparieren. Zum Wochenende kommen die Yachten von Törn zurück, und auch da sollen möglichst alle Auffälligkeiten bis zum

nächsten Start behoben sein. All dies ist mit drei Mitarbeitern ein volles Programm. Lars und Thomas sind alte Hasen in der Werft, darüber bin ich sehr froh.“


Und segelt Ole Hoffmann? „Ich bin in Kiel geboren und dort im Opti und 420er groß geworden. Viel Tourensegeln in der dänischen Südsee. Mit Ende 20 die erste Atlantiküberquerung. Für einen Veranstalter Familien-, Gruppen- und Ausbildungstörns auf dem Mittelmeer gefahren. Für einen amerikanischen Eigner dessen 80ft-Segelyacht betreut und auch gesegelt. Seit zehn Jahren mein eigenes Boot, jetzt in Flensburg. Feierabendsegeln, und Wochenendtouren nach Lyö oder Dyvik, die genieße ich sehr.“ Ole Hoffmann – weiter guten Wind! 

Norbert Suxdorf



Niklas Thiele, der Neue

Moin, ich bin Nik, manche kennen mich auch als Niklas oder Halva. Seit Mitte Juni darf ich das Team der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg als Volontär unterstützen. Kurz etwas über mich selbst: Ich bin 24 Jahre alt, DHH-Mitglied seit 2012 und seit 2016 ehrenamtlicher Ausbilder. Ich wohne in Buchen in der Nähe von Heidelberg und habe dort meine Schulzeit sowie meine Berufsausbildung zum Zimmerer absolviert. Dieses Jahr habe

ich dann die Prüfung zum Zimmerermeister abgelegt. Ich segle, so lange ich denken kann, meistens auf Yachten, was mich auch dazu bewegt hat, beim DHH als Schiffsassistent und als Schiffsführer anzuheuern. An der HYS trifft man mich manchmal, eher jedoch auf Yachten der Hanseatischen Yachtschule. Ich freue mich auf euch, und vielleicht haben wir ja das Glück, dass wir uns auf einer Yacht oder an der Segelschule mal treffen! 



Die HYS-Bootshalle in Bildern

Die neue Bootshalle der Hanseatischen Yachtschule – DHH-Ehrenmitglied Eberhard Wienholt hatte drei Viertel der Baukosten gespendet – ist ein wahrer Vielzweck-Bau: Ausbildungszentrum, Freizeittreff, Werft mit Werkstatt und während der Wintersaison Lagerhalle für Boote und Yachten.



Hafenlounge

Die „Hafenlounge“ mit Blick auf die Förde ist mit schiffigen Möbeln ausgestattet. Getischlert wurden sie von einer Werkstatt für Behinderte.



Nautikstuuv

Hier lässt es sich lernen. Der große Unterrichtsraum in der Bootshalle, viel Platz und viel Licht.



Im Werftbereich wird die große Oceanis 54 „Meltemi“ für weite Törns vorbereitet. Sie segelt zum Mittelmeer, zu den Kanaren und in die Karibik.



Foto: Sven Jürgensen



Stauraum für Sicherheit. In der Bootshalle sind die Schwimmwesten für den Segelunterricht griffbereit untergebracht.




Text: Norbert Suxdorf
Fotos: Corinna Schumann

Alles wird gut!

Auf diesen Fotos vom 15. Juli sieht es noch ziemlich schlimm aus an den Mauern unter dem Speisesaal der Hanseatischen Yachtsschule. Hier hatte der Zahn der Zeit genagt – das Fundament stammt aus dem Jahr 1968 – und Feuchtigkeitsschäden verursacht, die immer wieder Ärger machten (Wasser im Haus ist genau so schlecht wie Wasser im Schiff!).

Deshalb werden jetzt Nägel mit Köpfen gemacht. Nachdem im Frühjahr ein Architekt beauftragt wurde, das Ausmaß und die Kosten der notwendigen Maßnahmen zu ermitteln, hat die Sanierung inzwischen begonnen. Bis zum Winter soll alles in trockenen Tüchern sein.


Text: Norbert Suxdorf
Fotos: Corinna Schumann



Die großartigste Klassenreise

die wir je hatten

Vor sieben Jahren waren wir, die damalige 8. Klasse, deren Englischlehrer Philipp F. und ich als Klassenlehrerin, schon einmal, und zwar für 10 Tage, in der Glücksburger Segelschule.

Alle 36 Schüler unterschrieben einen Dankesbrief an Herrn Eberhard Wienholt, der einen Teil der Kosten gesponsert hatte, mit dem Tenor: Das war die großartigste Klassenreise, die wir je hatten! Was sich alles hinter diesem einhelligen Lob verbarg, durfte ich nun erneut mit meiner 7. Klasse erleben, mit der ich gemeinsam mit dem Kollegen Jens M. vom 5.-10.5.2019 zurückkehrte.

Vom ersten Moment an fühlten sich die 36 Schüler/innen herzlich willkommen und umsorgt. Die Begrüßung auf der Terrasse durch Jochen und Jens sowie die vier Ausbilder Quirin, Toni, Moritz und Ferdi, die wirklich schönen Zimmer und das leckere Abendbrot am ersten Tag gaben den Schülern gleich das Gefühl, am

rechten Ort zu sein. Und so blieb es! Die theoretische Einführung in der Nautik-Stuv im großartigen Hallenneubau, gleich am Wasser bei den Booten, die Ausstattung mit dem individuell zugeordneten Ölzeug, steigerten die Vorfreude, bei manchem auch die Spannungen auf das Segeln um einiges. Die vier Teamer fanden sofort die altersgemäße Ansprache, indem sie sich durchgehend freundlich und ggf. auch klaren Grenzen setzend, an die Schüler wendeten.

Am zweiten Tag war das Wetter nicht für einen Segelstart geeignet, aber am dritten Tag ging es endlich auf die Boote – und zwar bei herausfordernden Winden mit Böen. Der Respekt der Schüler vor dem, was alles zu bedenken und tun gewesen war und die banger Gefühle, die nicht wenige in sich verspürt hatten, waren am Abend das Thema. Schon da wurde mir wieder, wie bereits bei der ersten Klassenreise, deutlich, dass es nichts Besseres gibt als derartige Herausforderungen und vor allem deren Bewältigung für anfänglich pubertierende Jugendliche. Es zeigte sich, dass die Anwendung der gelernten Regeln nicht für alle sofort umsetzbar war und dass in den Vier-

erschülerteams so manches an persönlichen Wesensmerkmalen beim Segeln aufeinanderstieß, das nach einem lösungsorientierten Austausch untereinander rief.

Die Schüler freuten sich zunehmend auf die Fahrt nach Dänemark am vierten Tag – und waren wirklich stolz darauf, dass sie nun alle die gelernten Manöver in genügender Weise beherrschten, ja sie hätten sich sogar stürmische Wetterverhältnisse gewünscht, um sich genügend gefordert zu fühlen. Dass Kinder nach so kurzer Zeit echte Erfolgserlebnisse durch das Lernen von Neuem haben, kommt im schulischen Alltag nicht oft vor. Wie sehr freuten wir Lehrer uns für die Schüler über diesen Zugewinn!

Das Gelände und die vielen Spielmöglichkeiten taten das ihrige, um die Schülerzufriedenheit zu erhöhen, und immer wieder wurde das gute Essen erwähnt. Und die stets freundliche Hilfe, die uns am Empfang zu teil wurde, ist ebenfalls lobenswert. Für uns Lehrer war es ausgesprochen wohltuend zu erleben, dass wir „das Ruder in andere Hände geben durften“ und lediglich für die Freizeitgestaltung verantwortlich waren.

Am Abreisetag äußerten sich die Schüler in einer Abschlussrunde durchgehend positiv über den Aufenthalt in der Segelschule. Besonderen Applaus erhielten die vier Ausbilder, wobei Richard den krank gewordenen Quirin dankenswerterweise für zwei Tage ersetzt hatte.

Formvollendet und ausgesprochen herzlich wurden wir vom Schulleiter Jochen verabschiedet, dem ein großer Dank für den wunderbaren Geist gilt, der die Schule in allen Bereichen durchweht. Jegliche Begegnung findet auf Augenhöhe und mit Respekt statt – großartig! Wir bedanken uns auf das Herzlichste für diese wundervollen Erfahrungen!

Beate Benkhofer



Die 7. Klasse der Rudolf-Steiner-Schule aus Hamburg

Mit der Wuchtbrumme durch den Schärengarten

„Albatros“ ist 20 Jahre alt, eine Wuchtbrumme. Schön in den Linien (eine X 482), schnell, sie kann so hoch am Wind segeln, dass man seinen physikalischen Grundkenntnissen misstraut ... und nun schaukelt sie wartend in Wasahamnen in Stockholm am Steg, dank einer kleinen Lücke im Törnplan mangels Teilnehmern. Unfassbar, auf dem Programm hatten Visby und Kalmar gestanden. So schnurrt der Einsatz von meinem Skipper (und Ehemann) auf den Kurztörn im Schärengarten zusammen.

**Die „Albatros“ in
Arholma Ost Hamnen**





Dr. Brigitte Hübscher-Krause

Die Übernahme erfolgt am Samstag, den 25. Mai, ohne Übergabe. Das reparierte Großsegel wartet fein gefaltet und gerollt vor dem Niedergang unter der Sprayhood, der Bootsschlüssel findet sich am vereinbarten Ort, ein kleiner Wäschesack mit allerletztem Bettzeug bewacht die Salonkoje.

Wir ziehen in die achtere Backbordkabine, zwei Waschmaschinen werden angeworfen, der Skipper kniet sich in die Schiffslektronik, es ist 12 Uhr mittags.

Ziehe los zum Einkaufen, kleine Basisausstattung fürs Frühstück und die erste Bordmahlzeit. Die rollende Handgepäcktasche wird zum „Hackenporsche“ umfunktioniert, eine voluminöse Stofftasche dazu. Erst mal in die Saluhall, ein touristisches Muss. Ein kleiner Indoor-Viktualienmarkt, der wegen Renovierung gerade nicht in seiner angestammten Jugendstilhalle residiert, sondern nebendran. Eine optische Sensation, Fisch, Fleisch, Gemüse usw. ist aufs Feinste drapiert. Beschränke mich auf Lillys Käsestand und einen kleinen Schwatz dort. Zum Systembolaget gegenüber, der sonntags nicht geöffnet hat, eine Mischung aus Bank und Apotheke sowie strenger Kontrolle, zwei Boxen à drei Liter Weinschlauch, weiß aus Südafrika und rot aus Italien. Danach ein paar Schritte entfernt zum Supermarkt Hemköp. Der Wagen füllt sich bedenklich schnell und hoch. Mit festgezurrt Tasche am Griff rolle ich zum Strandvågen hinunter und nach Djurgården. Obendrauf noch leckere Erdbeeren vom fliegenden Händler.

Man schaut in die mobile Zukunft einer City. Überall schwirren E-Scooter herum, überall stehen diese gestrandet herum, man trägt

Kopfhörer dazu, einige Damen sind mit wehendem Rock und Sneakern unterwegs. Wäre auch für den Segeltörn fein, mal eben morgens Brötchen holen ... jedenfalls hier in der Großstadt. Das Leben scheint nicht stattzufinden, wenn man es nicht ständig mit dem Smart fotografiert und filmt, das macht mir den Einsatz als zielstrebigem Packesel zwischen Touristen nicht leichter.

Erste Lektion: Gastlandflagge nie wieder nur mit einfachem Schotstek hissen. Die Flagge ist oben, die Retourleine kringelt sich an Deck. Eigene Blödheit.

Der Schassi („Schiffsführerassistent“) kommt federnd am frühen Nachmittag übern Steg. Kaffeepause, Beschnuppern.

Weil heute weniger Wind als morgen ange-sagt ist, werden zunächst die Deckseinsätze in Angriff genommen. Rauf in den Mast, Flagge bergen. Das neue Klettergeschirr an Bord ist

um Klassen besser als der kneifende Bootsmannstuhl. Zwei gestandene DHH-Skipper an den Spifallen und Winschen unter mir: sehr vertrauenserweckend (Merke: Die erste Eheprüfung ist das gemeinsame Aufbauen eines Billy-Regals, dann kommt für Fortgeschrittene das Durchqueren des Göta-Kanals ohne Scheidung danach, diese Aktion hier reiht sich da nahtlos ein).

Großsegel anschlagen und dabei die konfus beschrifteten Segellatten richtig sortieren. Endlich liegt das Groß sauber gefaltet und verschnürt auf dem Baum, die marineblaue Per-senning ist drauf. Jetzt kann man die „Albatros“ von Weitem erkennen.

Deutlich nach 20 Uhr nehmen wir das Bus-bötchen direkt von nebenan (Gröna Lund) zur „Gamla stan“, der Altstadt. Rentier mit Preisel-beeren an der Stora Nygatan. Es regnet.

Sonntag geht es noch mal per Öffi-Schiff nach Slussen. An der Südspitze der Gamla stan gibt es seit vielen Jahren den ultimativen Segler-laden „Nautika Magasinet“ für Seekarten und



Die Crew auf der „Albatros“

persönliche Ausrüstung. Muss man hin, neue Bücher, Karten und solide Bekleidung im Sonderangebot, alles „shipshape“.

Skipper und Schassi krabbeln derweil im Schiff herum, alle Bodenbretter mal hoch, Abgleich mit dem neuen Handbuch inklusive Fotos. Wo ist die Notpinne? Rasch ein Foto aus der Achterpiek für die Ergänzung.

Simultan brodeln die Töpfe in der Pantry. Kartoffelsalat aus dem schwedischen Kochbuch mit grünem Spargel, Möhren und Radieschen, Dessert „Apple-Crumble“ (= Streusel) aus dem Backofen. Muss immer wieder auf den Niedergang ausweichen. Unter den Füßen knallt der Wassertank bei ruckartiger Entlüftung.

Pünktlich um 16 Uhr erscheinen die anderen fünf Mitsegler, wir sind mit acht Personen (fünf Männer, drei Frauen) voll belegt. Die Vorstellungsrunde beim Kaffee lässt auf ein sehr sympathisches Team hoffen mit unterschiedlichen Vor-, aber keinen Revierkenntnissen, aber offen für Neues. So bin ich die Einzige mit der sehr konkreten Zielpeilung: unbedingt nach Sandhamn!

Am Abend eine erste Einweisung: „Überleben an Bord in der Nacht“ (Licht, Luft, Sanitär, Pantry).

Montagsmorgen wird nach dem HYS-nautischen Dreiklang gestartet: „7-8-9“, Aufstehen, Frühstück, klar für die Sicherheitseinweisung. Die Rettungswesten haben seit 2018 alle ein persönliches AIS implementiert. Wir studieren die filigrane Montur am Dummy. EPIRB, Jonbouy, Distress-Taste, Funk, Rettungsmittel, Feuerlöscher, Löschdecke, Gasalarm. Deutlich mehr als bei jedem Charterschiff.

Dann geht es endlich los. Tschüss Wasahammen. Der Weg nach „draußen“ verlangt Konzentration; jede Menge Arbeitsfähren, öffentliche Schiffsverbindungen, Finnlandfähren, Kreuzfahrer und durchgeknallte Motorbootfahrer sind unterwegs, hier kann man Ausweich-



**„Manuelle Fäkalienentsorgung mit Handpumpe“,
von links: Stefan Kallenborn, Peter Baldt**

regeln praktisch üben. Alle fahren mindestens ein MOB-Manöver unter Motor. Dabei kann man vor lauter Wenden und Drehen schon mal die Orientierung verlieren. Hilfreich ist ein oxsenblutrotes Holzhaus auf der Landzunge und die konstante Windrichtung Süd.

Segel hoch, alles klappt zügig. Unsere Arbeitsgenau Nr. 3 fahren wir am Bug gelascht. Das Segel ist neu und steif, keine Chance, es zu den anderen fünf in die Vorpiek zu prömmeln (die riesige G 1, die hochgeschnittene G 4, Sturmfock, Spi und Parasailer, das Trysegel schlummert in der Achterpiek).

Tagesziel ist Waxholm an der nördlichen Ausfahrtsroute. Es ist Vorsaison, wir können also den Liegeplatz aussuchen. Inzwischen weht es mit 5 Bft, wir gehen mit dem Bug in den Wind an die hohe Außenmole und machen uns hinten an der Mooring fest. Dieses Manöver ist nicht allen vertraut, „klick“, verstanden. In der näheren Umgebung von Glücksburg, unserer „nautischen Fußmatte“, gibt es fast nur an Dalben oder längsseits liegen.

Die Herren räumen das Deck auf, die Damen stürmen den Supermarkt, die Einkaufswagen brauchen hier von der Kasse direkt zum Schiff nur fünf Minuten, unschlagbar. Systembolaget und Biobäcker sind auch direkt am Hafen.

Abendliche Runde zur weiteren Törnplanung. Wir können der „Albatros“ schon etwas zutrau-

en, Wind ist angesagt aus S/SW der Stärke 4-5 Bft, zum Wochenende bis 8 Bft (aber doch nicht hier in den Schären!?).

Dienstag. Wer will den Ableger fahren (der Skipper souffliert)? In dieser Runde gibt es immer Freiwillige, für alles. Der gute Plan ist rasch erledigt. Die Mooring muss früh los (Schraube!), damit fehlt nach Winddrehung die Luvleine nach Steuerbord, der Radeffekt erledigt den Rest. Leider ist das große Motorboot in Lee einfach im Weg. Also Reset. Die Yacht wird mit Maschinenunterstützung und Leinen längsseits verholt und dann klassisch durch Eindampfen in die Achterspring mit dem Bug durch den Wind gebracht.

Tagesziel: Arholma, das wäre nach Nordosten auch ein guter Absprung Richtung Åland. Rauschefahrt durch die schöne, bewaldete Schärenlandschaft. Bei der Navigation darf man keine kleine Nachlässigkeit dulden, schwedischer Granit rächt sich prompt und nachhaltig (Tiefgang: 2,55 m).

Arholma ist ein hübscher Naturhafen, die Bucht schneidet tief nach Nordwesten ein und ist durch eine vorgelagerte Miniinsel praktisch rundum geschützt. Eleganter, typisch schwedischer Anleger: Heckanker raus, mit der Trosse Speed und Distanz regulieren und vorne zwei Vorleinen festmachen. Arholma hat einen gepflegten Holzsteg, der sich an die Felsen schmiegt. Da können die Schären-Nägel



Oben: „Notpinne nach längerem Suchen im Heck gefunden“. Unten: „Kormoraninsel“, im Vordergrund Stefan Kallenborn

und -Hammer aus Waxholm in der Backskiste bleiben, aber ein Schärentörn ohne diese Ausrüstung, das geht gar nicht (Schassi: „Sarg-Nägel“).

Es gibt hier Wald und Wiese und Gegend, ein Plumpsklo mit Waldblick durchs Herzchen, eine Sauna mit Badeleiter in der Bucht und jede Menge Holz zum Anheizen, Axt und Hackklotz inklusive Pflücke-Blümchen am Wegesrand, die bis zum Törnende tapfer die Tischkultur heben werden. Am Abend serviert die Küchencrew eine Reispfanne mit reichlich Knoblauch, Vampire und Mücken fliegen jetzt einen großen Bogen um uns rum.

Mittwoch. Drei Leute springen vorm Frühstück kurz ins Wasser (14 Grad), Respekt.

Mitten in der Bucht ist die Absaugstation für Schwarzwasser verankert. An dem wackeligen Ding mit unserem Brummer anlegen, manuell pumpen, mit Humor nehmen.

Heute gegenan nach Süden. Wir wählen den Weg mit etwas mehr Seeraum und kreuzen, was geht. 1. Reff, G 3, 8-9 Knoten Speed. Macht sehr viel Spaß! Bloß den Backschaftern fliegen mittags die Wurstbrote um die Ohren. Und dann Sandhamn. Schon die Kulisse bei der Einfahrt ist wunderbar, es ist reichlich Platz, das Seglar-Hotel schimmert rot in der Abendsonne. Den Waschraumcode entlocke ich einem Stegnachbarn. Leider scheint jener nicht überall zu funktionieren. Eine Hotelangestellte läuft mir übern Weg. Sie hat einen Generalöffner. Ein bisschen jammern, dann dürfen wir in die Wellnessabteilung am Außenpool (aber bitte hinter uns die Tür zufallen lassen), flauschige, weiße Handtücher liegen parat ...

Zum Sonnenuntergang hat sich der Wind gelegt, das Wasser schimmert silbern, blau und rosa, die letzte Fähre ist fest. Stille.

Donnerstag, Feiertag auch in Schweden (Himmelfahrt). Die winzige Bäckerei ist geöffnet und beschert mit frischen XXL-Brötchen ein Luxusfrühstück.

Die Chefs haben sich zu vorgerückter Stunde etwas ausgedacht. Nach Waxholm zurückzufahren ist angesichts der angesagten hohen Windstärken alternativlos, die lauschige Ankerbucht wegen der Böen bis 9Bft abgesagt. Aber wir können uns einen Extra-Kringel durch enge Fahrwasser gönnen. Reff 2 und auf die Kreuz. Segel komplett runter und Schleichfahrt an der engsten und flachsten Stelle (2,80 m). Genau da kommt uns ein fettes Motorboot entgegen, „Bauch einziehen“. Es gibt viel zu sehen und bald segeln wir wieder.

Heute gehen wir gleich längs an die Pier. Die maximale Windgeschwindigkeit war heute 30 kn. Die ganz fiesen Böen in der Nacht fallen aus.

Freitag. Nur noch 13 Meilen bis Stockholm City. Vor Waxholm lädt eine weite Bucht zum Segelmanövertraining. Quickstopp unter Segeln, Vorsegel bergen und dann Motorhilfe. Wir fahren es zweimal. Manchmal träumt man schon von einer Rollanlage.

Der Wind kommt heute frisch genau aus West. Da müssen wir hin. Die Sonne strahlt, Rückseitenwetter. Wir kreuzen bis vor den Steg. Besser geht's nicht.

Auf dem Entsorgungsteg kontrolliert die Küstenwache mit Lasergeräten die Geschwindigkeit von Motorbooten, 12 kn sind erlaubt. Scheint langweilig zu sein. „I love X-Yachts“, tönt der Chef mit dem kessen Käppi, der Auftakt zu einer kleinen Werbebotschaft und der Frage nach einem guten Restaurant. Es gibt den Tipp Skeppsholmen (zwei Jahrhunderte früher mal Marinestützpunkt, heute Hotel) ... das haben wir aber erst nach der Abreise der anderen Teilnehmer und der Anreise des neuen Skippers umgesetzt, der Tipp war goldrichtig.

Klar Deck, das letzte Abendessen gibt es an Bord, eine feurige Rindfleischsuppe, Danke an alle!



Dr. Brigitte Hübscher-Krause

DHH-Mitglieder berichten:

„Mein schwerster Segeltag“



Wir liefen unter Maschine, hatten gerade die Enge zwischen dem englischen Dover und dem französischen Calais passiert. Es war spät im Jahr. Die Sonne ging schon sehr früh unter. Und dann passierte es: In der Eigenerkammer der „Nordsee“ kohlte der Fußboden. Kurze Zeit später schlugen hohe Flammen aus dem Maschinenraum unter der Pantry ...


So kam es zu einer denkwürdigen Rettungsaktion mit glücklichem Ausgang. Aber die Maschine und die gesamte Elektronik waren ausgefallen: Kein Licht, keinen Funkpeiler, kein Echolot und auch keinen Funk! Wir mussten den Kompass mit der Taschenlampe beleuchten, die schon bald ihren Geist aufgab.

Ob daraus mein wirklich schwerster Segeltag wurde, weiß ich nicht. Ich habe mehrere Tage auf See verlebt, während derer wirklich alle Mann gefordert waren, um das Ereignis zu einem guten Ausgang zu führen.

Da war z. B. eine Rückreise von Helgoland, bei der wir von Böen bis Windstärke 11 Bft überfallen wurden, da gab es die Fahrt in die Elbe hinein bei dickstem Nebel und ich denke auch an eine zerstörerische Windhose auf dem Starnberger See, die im Nu 80 Kielzugvögel zur Kenterung brachte, die wir nicht retten konnten, weil unser kleines Segelboot zu schwach war, um selbst mit Vollgas durch den Wind zu kommen.

Jeder Segler kann über solche oder ähnliche Begebenheiten berichten, kann erzählen, wie es gewesen ist, wie er sich gefühlt hat und wie alles zu Ende ging. Das interessiert sicherlich viele von uns. Nicht (nur), weil wir

neugierig sind, sondern auch, weil wir aus jeder Schwierigkeit auf dem Wasser etwas lernen können. Der Lern-Effekt ist für die Erfahrung unbedingt nötig!

Deshalb rufen wir alle dazu auf, uns ihren ganz persönlichen schwersten Segeltag zu schildern. Wir freuen uns schön heute auf spannende und lehrreiche Geschichten. 

Vielen Dank und weiterhin Mast- und Schotbruch, Christoph Schumann



Die „Nordsee“ brannte



FRAUEN HART AM WIND

Helga Cup 2019 auf der Alster



Gennaker-Manöver – die DHH-Crew ganz rechts in Schwierigkeiten

Foto: Lars Wehrmann

Seit Oktober 2018 geisterte der Helga Cup in unseren Köpfen herum. Ein Teilnehmer der Regatta- und Speed-Week der CYS hatte im Herbst 2018 ganz beiläufig von der größten Segelregatta der Welt ausschließlich für Frauen erzählt.

Trainer der CYS-Mannschaft Kai Schreiber



Zunächst redeten wir uns ein, dass wir ja doch keinen Startplatz bekämen, wenn wir es denn überhaupt schaffen würden, unsere Männer und Kinder für die vier Tage Helga Cup „gut unterzubringen“ ... aber im Stillen keimte die Saat und schließlich erkundigten wir uns während der Jahreshauptversammlung des DHH an der Chiemsee Yachtschule dann doch, ob es eventuell noch einen Startplatz für uns geben würde. Alex Schwarz versprach, sich zu erkundigen, und eine Woche später waren wir angemeldet.

Mit der festen Absicht, uns im Winter zu treffen, um wenigstens schon mal Regelkunde zu büffeln, verabschiedeten wir uns in die Weihnachtsferien. Aber erst im Februar trafen wir erneut zusammen – nach einem wunderschönen Tag mit Skifahren und Langlaufen im tiefverschneiten oberbayerischen Lenggries – um Trainingstage auf dem Wasser zu finden. Dies gestaltete sich sehr schwierig, sodass wir letztendlich nur drei Tage im April übten und im Anschluss gleich an der Achim-Thiecke-Regatta teilnahmen. Diese Regatta ist nur für

Ausbilder des DHH ausgeschrieben, der Sieger vertritt den DHH beim European Sailing Academies Cup im September in Nordsardinien. Hier, im direkten Vergleich mit den anderen DHH-Ausbildern von der HYS, CYS und YSE, mussten wir uns ganz schön strecken, um nicht abgehängt zu werden. Ein Platz im hinteren Mittelfeld gab uns dann bezüglich unseres Helga-Cup-Projektes zu denken. Waren wir nicht doch zu forschnell gewesen, uns in Hamburg anzumelden? Naja, jetzt war es zu spät, um zu kneifen. Ende Mai schaff-

ten wir noch eine Trainingsrunde und konnten dank der freundlichen Unterstützung des benachbarten Chiemsee Yacht Clubs auch einen halben Nachmittag auf einer J/70 einige Manöver absolvieren.

Drei Tage später entließ uns Michael Wimmer, der Schulleiter der CYS, mit folgender Anweisung in Richtung Hamburg: „Habt Spaß, kommt als Freundinnen wieder und werdet nicht Letzte!“

Donnerstagabend umrundeten wir die Alster noch zu Fuß im Abendlicht: Tolle Stimmung und eine imposante Skyline.

Freitag wurde es ernst, die ersten Rennen standen an. Im NRV fanden sich im Laufe des Vormittags 76 Teams ein – alle aufgeregt und erwartungsvoll. Egal, mit wem frau ins Gespräch kam, alle fieberten den ersten Starts entgegen. Aufgeteilt auf drei verschiedene Regattabahnen, ging es mittags endlich los. Wir mussten auf die mittlere Bahn – die Salzbrennerbahn. Diese scheint für ihre drehenden Winde berüchtigt zu sein, wie uns gleich im Wartebereich am Ufer von ortsansässigen Seglerinnen berichtet wurde. Bis wir unser erstes Rennen hatten, dauerte es einige Zeit, und die zunächst steife Brise ließ merklich nach, sodass wir dann bei leichten Winden starteten: drittes Boot von vier gestarteten. Puh, geschafft, nicht Letzte. Rennen Nummer zwei wurde zunächst verschoben, da ein Gewitter über die Alster zog. Nach vier Startversuchen fiel das zweite Rennen letztlich wegen Flaute aus, wir kommen ja vom Chiemsee, der ja für seine leichten Winde bekannt ist? Das Abendprogramm rief.

Am folgenden Tag wehte es dann recht kräftig auf der Alster und es wurde deutlich spannender. Für uns war es doch recht ungewohnt, dass der Abstand der Ziellinie vom Ufer gefühlt nur 50 Meter betrug, denn der Gennaker musste nach der Zieldurchfahrt ja noch rechtzeitig runter. Nachmittags zollten wir dem böigen Wind dann doch Tribut und leisteten uns

DER HELGA CUP

Segeln nur für Frauen auf Einheitsklasse-Kielbooten vom Typ J/70. Die Besatzung besteht aus vier Seglerinnen. Austragungsort ist die Hamburger Außenalster. Zunächst werden Vorrunden-Rennen ausgesegelt, bei denen alle Teams anhand einer vorher ausgelosten Liste in sechs Flights zwölf Rennen gegeneinander segeln. Die besten acht Crews treten dann in Final-Rennen gegeneinander an. Nach dem sensationellen Meldeergebnis vom Premierenjahr mit 61 Teams segelten in diesem Jahr schon 76 Damen-Teams aus neun Nationen um den Helga Cup. Die Vorbereitungen der weltweit größten Frauen-Regatta für 2020 laufen bereits auf Hochtouren. 2020 findet der Helga Cup vom 11. bis zum 14. Juni statt, wiederum auf der Alster in Hamburg.




Helga Strelow, die Namensgeberin des Helga Cups, mit der DHH-Crew vom Chiemsee. Von links: Dr. Christiane Vogl, Judith Gieseler, Helga Strelow, Dr. Anne Christmeier, Dr. Sabine Schwartz-Fuchs, Michaela Mielke

zwei Sonnenschüsse – ganz schön aufregend auf der engen Alster mit den gegnerischen Booten um uns herum. Zurück an Land wurden wir aber gleich von anderen Mannschaften getröstet und erhielten Tipps zur Vermeidung und zum Handling solcher Situationen. Außerdem konnten wir vom Steg aus verfolgen, dass auch andere Teams ganz schön mit dem Wind zu kämpfen hatten. Am Ende des Tages lagen wir auf Rang 62.

Die letzten Rennen wurden am Sonntag bei wieder moderaten Bedingungen absolviert. Mit dem 67. Rang verabschiedeten wir uns am Sonntagnachmittag von Hamburg: Gut gelaunt und mit der festen Absicht, im Jahr 2020 wiederzukommen (mittlerweile sind wir angemeldet).

Unser Fazit: Der Helga Cup ist eine tolle Sache und die Aufgabe des Schulleiters wurde erfüllt.

Die Atmosphäre und das gute Miteinander der verschiedenen Crews – von Fahrtenseglerinnen bis hin zu Bundesliga- und Kaderseglerinnen war alles am Start und keine wurde für seine Fehler belächelt – war einzigartig. Es ist toll, mit anzusehen, mit welcher Leichtigkeit und Selbstverständlichkeit junge Crews ihr Boot handhaben; sie sind ehrgeizig, aber auch jederzeit dazu bereit, ihr Wissen an andere weiterzugeben. Auch wir wurden vom Regattafieber gepackt und nächstes Jahr möchten wir ein bisschen besser abschneiden. 

Dr. Christiane Vogl

Etwas ganz Besonderes ...

Eine Woche mit dem 45er Nationalen Kreuzer „Prien“ an der CYS



PRIEN

Segelnummer P 50

Baujahr 1925

Refit 01.07.2012

LüA 10,50 m

BüA 2,2 m

Tiefgang 0,88 m

„Etwas ganz Besonderes“ – so lautete der Titel des Artikels aus der Zeitschrift Segeln, den ich sozusagen als „Appetizer“ nach meiner Anmeldung zum einwöchigen Lehrgang erhielt.

Und in der Tat ist die „Prien“, der letzte an der CYS verbliebene 45er Nationaler Kreuzer, ein besonderes Boot: Eine elegante Holzjacht, Baujahr 1918, seit Jahrzehnten im Bestand der CYS und vor einigen Jahren liebevoll restauriert.

Die Lehrgänge finden nur einige Male im Jahr statt und sind naturgemäß auf die Besatzung für die „Prien“ begrenzt, in diesem Fall auf Ludwig, unseren Skipper, und drei Teilnehmer, die (wieder-)erleben wollten, wie sich so ein Oldtimer segelt.

Auf den ersten Blick wirkte die „Prien“ fast unscheinbar: ein braunes Holzboot, fast ganz in blaue Persennings gehüllt und am äußersten Rand des Bojenfeldes hinter den strahlend weißen J/80 festgemacht. Für den Rest der Woche ergatterte Ludwig einen Liegeplatz im Bootshafen der Schule, sodass auch die anderen Teilnehmer das schöne Schiff – ohne die Persennings! – bewundern konnten (und wir uns das Verholen zur Boje sparten). Das

Boot ist sehr schlank gebaut, mit langem Kiel und einem weit vorne stehenden Mast, um ein großes Großsegel tragen zu können. Wir segelten mit Groß und Genua, später nach Möglichkeit auch mit dem auffallenden grün-weißen Spinnaker.

Von außen verspricht das Kajütdach Gemütlichkeit, aber das täuscht. Wie es sich für eine Yachtschule gehört, geht es um sportliches Segeln ohne Komfort: Holzbänke im Cockpit, die Kajüte nur zum Lagern von Segeln und Zubehör. Immerhin lassen sich nach der Restaurierung die Fallen und Schoten aus dem Cockpit bedienen und über Klemmen belegen.

Wir hatten sonniges und sehr warmes, nein: heißes Wetter. Dementsprechend war beim Wind oft noch „Luft nach oben“. Solange nicht völlige Flaute herrschte – was leider an einigen Vormittagen der Fall war –, versuchten wir, mit der „Prien“ das Beste daraus zu machen. Aufgrund ihrer Bauform lief sie auch bei wenig Wind stetig über den See und überspiel-

te kleine Windlöcher gelassen. Bei zwei oder drei Windstärken segelte sie flott mit zum Teil knapp sechs Knoten. Unter diesen Verhältnissen gehörte sie zu den schnellsten Schiffen, die wir in der Woche gesehen haben.

Bereits am ersten Nachmittag umrundeten wir die Herreninsel ohne große Mühe. Ludwig als Einheimischer konnte uns jeden Ort und Steg erläutern. Der nächste Tag begann mit einer Flaute. Wir erinnerten uns, dass in der Lehrgangsauschiebung von „klassischer Seemannschaft“ die Rede war, und ließen uns von Ludwig in das Spleißen und Takeln einweisen. Am Nachmittag konnten wir mit etwas Wind erstmals den Spinnaker setzen. Der nächste Vormittag verlangte nach einem Alternativprogramm. Deshalb übten wir mit dem Motorboot Manöver und hatten so etwas kühlenden Fahrtwind.

Im Schleppzug begann der Donnerstagsausflug zur Fraueninsel, zurück dann unter Segel um die Fraueninsel herum. Eine wirklich vielseitige und nautisch abwechslungsreiche Umgebung: Von der fast unbegrenzt wirkenden Weite des Sees hinter den Inseln bis zu kanalartigen Passagen zwischen den Inseln und dem Ufer mit häufig wechselnden Kursen und reichlich Verkehr, insbesondere durch die Ausflugschiffe. Am letzten Vormittag probierten wir es erneut mit Segeln, erwischten schließlich aber eine vollständige Flaute. Deshalb beendeten wir die Woche mit einer weiteren Ausbildungsfahrt im Motorboot in Richtung Bernau.

Am Ende lässt sich festhalten: Eine Woche mit der „Prien“ ist tatsächlich ein besonderes Erlebnis. Wir haben viel gelernt und erlebt. Herzlichen Dank vor allem an Ludwig, der mit seiner gelassenen und pragmatischen Art Schiff und Besatzung souverän durch diese sommerliche Woche geführt hat.



Dr. Jörg Horney



Ladies Sailing Week 2019

Vom Hagelschauer bis zum Sonnenbad war alles dabei



Es ist Mai, eigentlich der Wonnemonat, aber die Ladies Sailing Week 2019 beginnt mit eisigen Temperaturen, Regen und Hagelschauern. Zum Ende der Woche meint es der Wettergott dann endlich gut mit uns: Er schenkt uns einen traumhaften Inseltag zum Marzipanschlemmen und Sonnenanbeten.



Prosecco-Abschlussrunde bei der Ladies Sailing Week

Wie es dazu kam: Da die ersten zwei Tage mit eisigen Temperaturen und wenig Wind aufwarten, beschließen wir, am zweiten Tag an Land zu bleiben, um mit Stühlen, Besen, Tampen und einer Zimmerpflanze die Manöver zu üben. Jeder übernimmt dabei einmal die Position der Steuerfrau und einmal die der Vorschoterin. Das klappt so gut, dass wir an den folgenden Tagen keine endlosen Manöverkreise mehr auf dem Chiemsee drehen müssen. Und es macht Spaß! Auch wenn es absurd klingen mag, wirkt ein Besen als Mast und eine Zimmerpflanze als Bug doch authentisch, wenn man es sich unbedingt vorstellen will. Leider erleiden wir an diesem Tag mehrmals einen Mastbruch, weil der Besen nicht mehr der Jüngste ist. An diesem „Trockensegeltag“ haben wir so viel gelacht, dass die eisigen Temperaturen und die Windstille zur Nebensache wurden.

Nachdem wir Hagelschauer, Regen und eisiges Wetter hinter uns gebracht haben, schenkt uns der Wettergott zwei traumhafte Segeltage in Folge. Am Donnerstag segeln wir zur Fraueninsel, ankern dort und lassen uns das Marzipan und ein paar andere Köstlichkeiten schmecken. Ja, so kann Segeln auch sein ...

Ich bin ziemlich erleichtert, dass wir nicht die gesamte Woche mit den Zähnen klappern müssen und meine Mitseglerinnen denken, dass sie den falschen Urlaub gebucht haben. Aber was macht die Ladies Sailing Week eigentlich noch aus? Es ist natürlich nicht nur der schmackhafte Prosecco zum Kursausklang, sondern vor allem die respektvolle und konstruktive Stimmung an Bord. Schreien und Anmaulen ist out! In beiden Crews haben wir segeln gelernt, uns über Gott und die Welt unterhalten und eine wirklich schöne Segelwo-

che erlebt. Das muss dringend wiederholt werden! Ich freue mich schon auf nächstes Jahr!


Nicola Hohm



Wenn der LVD Langeweile hat ...,

der Dienst sich dem Ende zuneigt, der Tag ausgefüllt war und man dann mit den anderen Ausbildern abhängt, kann es passieren, dass es zu seltsamen Ereignissen in der Wache kommt.

Nach den üblichen Diskussionen darüber, wie man seinen Segelschülern den Palstek am besten beibringt, bekommt die Crew zu später Stunde Heißhunger auf Gummibärchenschlangen. Ab jetzt kann für nichts mehr garantiert werden. Sobald die Gummischlangenbox auf dem LVD-Schreibtisch stand, ließ die DHH-Crew ihrer Kreativität freien Lauf. So wurde aus der „Stopperstek“-Snake die „Kreuzknoten“-Snake und daraus die „Palstek“-Snake. Oder besser gesagt: „Palsnake“ (vielen Dank für diesen kreativen Beitrag eines DHH-Facebook-Users).

Aber was wurde nun aus „Palsnake“? Nach einem intensiven Fotoshooting und kurzer Berühmtheit in den sozialen Medien wurde er trotz seines Talents nicht zum Influencer, sondern vielmehr zum Opfer der Segelschüler. Es ist nicht bekannt, wie lange „Palsnake“ Mitglied der CYS-Crew war. Wir danken ihm für seinen unermüdlichen Einsatz auf dem Gebiet der Knotenkunde! Dem CYS-Koch Markus danken wir an dieser Stelle für die hervorragende Gummischlangen-Vorratshaltung! 🚩

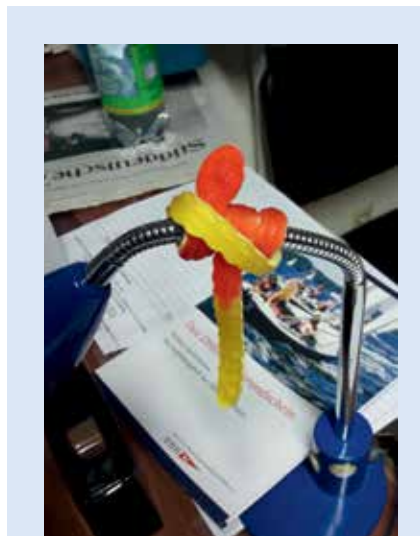
Nicola Hohm



Gummischlangen-Palstek



Gummischlangen-Achtknoten



Stopperstek: zum Belegen der Vorleine an einer durchlaufenden Schlepptrosse

Der Blaue Peter merkte nach Zusendung dieses Fotos an, dass dieser „Stopperstek“ vielleicht ein bisschen verkehrt gelegt worden ist. Nach Recherchen stellten wir fest, dass es zwei Varianten gibt. Welches ist die richtige? Warum und wozu gibt es zwei Varianten? Worin unterscheiden sie sich?

Vielleicht hat ein Leser Lust, uns dies in einem kleinen Bericht zu erläutern? Wir würden uns über eine Zusendung unter schumann@dhh.de freuen!

Auch nach vier Jahrzehnten hissen wir weiterhin begeistert die Segel

„Einer unser Höhepunkte während der gesamten Schullaufbahn war die Segellandheimwoche am Chiemsee“. Das bekommen wir jährlich von unseren abgehenden Abiturienten zu hören, und wir freuen uns, dass diese einst eingeführte Fahrt immer noch so großen Zuspruch findet.

Im September 1979 fuhr die erste Klasse unserer Schule nach Prien an den Chiemsee unter der Leitung von Dieter Marschall. Die Begeisterung, die unseren ehemaligen Kollegen selbst für das Segeln gepackt hatte, wollte er unbedingt weitergeben, und deshalb ergriff er die Initiative zu dieser Landheimfahrt, für die wir ihm sehr dankbar sind.

Ich selbst habe während der Studienzeit meine Segelscheine erworben, da ich seit meiner Kindheit und als Halbgriechin Segelboote bewundert habe und mich die Leidenschaft gepackt hatte, auch einmal selbst durch die Ägäis zu segeln. Auch wenn am Mittelmeer andere Winde herrschen und die Segelyachten eine andere Größe aufweisen als die Kielzugvögel und Jollen, habe ich ebenso das Binnengewässer lieb gewonnen.

Als Lehrerin des PvD freue ich mich deshalb sehr über diese vor 40 Jahren eingeführte Segellandheimwoche in der Jahrgangsstufe 8, da ich sie als Bereicherung für unsere Schülerinnen und Schüler sehe, um Einblicke in einen für unsere Kreise eher seltenen Sport zu bekommen. Wie sollen Jugendliche schon zum Segeln kommen, wenn nicht bereits die Eltern Segler sind? Es gibt unzählige Sportver-


eine, die neusten Trend- und Extremsportarten, aber das Hineinschnuppern in den Segelsport, der Geschichte hat und so naturverbunden ist, empfinde ich als absolute Besonderheit. Es ist ein Geschenk, das wir unseren Schülerinnen und Schülern auf den Weg mitgeben können, den Einblick in eine nicht alltägliche Sportart, die im Rahmen der bereits eingeführten Segel-AG an unserer Schule weitergelebt werden kann. Hier üben die Jugendlichen nicht nur auf unserem schuleigenen Kielzugvogel im Reffenthal, sondern erhalten auch Theorieunterricht, sodass im Anschluss ein amtlicher Führerschein erworben werden kann.

Sowohl Lehrer als auch Schüler segeln und spielen gemeinsam und können sich dadurch aus dem klassischen Schulbetrieb herauslösen, um vielfältige neue Erfahrungen miteinander zu erleben. Es ist und bleibt ein Lernort ganz ohne Notendruck. Eine sehr wichtige Rolle spielt die von uns eingeführte „handyfreie Zone“, getreu dem Motto „Eine Woche ohne elektronische Geräte, dafür mehr Kommunikation untereinander und mehr Zeit, sein Gegenüber auch kennenzulernen!“

Das Segeln selbst bietet wertvolle Erfahrungen im Rahmen der Erlebnispädagogik und dient ebenso dem Erlernen und

Üben von Konfliktbewältigung. Nicht nur die hervorragend organisierte Woche mit einem Tagesausflug in Richtung Frauenchiemsee, sondern auch unsere Nachtwanderung, das gemeinsame Spiel oder Musizieren helfen unseren Schülern bei ihrer Persönlichkeitsentfaltung. Sie reifen zu jungen Erwachsenen heran, die durch den Segelsport mit seiner Wetterfestigkeit und all seinen Werten mitgeprägt sind.

Ich möchte mich im Namen unserer Schule für 40 Jahre hervorragende Zusammenarbeit bedanken, insbesondere bei Michael Wimmer und Sandra Gehrmann, die uns gemeinsam mit den Ausbildern immer sehr herzlich empfangen und bei denen wir uns wie zu Hause fühlen!

Ein Jahrzehnt habe ich bisher miterleben dürfen und ich hoffe, es werden noch ein paar mehr sein, in denen ich diese wunderbare Tradition an künftige segelbegeisterte Kollegen weitergeben kann. Ich freue mich auf einen weiteren Saisonabschluss im September 2019. 

Danai Amann (Lehrerin des Paul-von-Denis-Gymnasiums, Schifferstadt)

40 Jahre

Segellandheim Prien/Chiemsee – wie es begann

*„Wenn es dem Esel zu wohl wird, dann geht er aufs Eis“, oder: „Wenn es dem Pfälzer zu wohl wird, dann geht er aufs Wasser“.
Doch dazu später ...*



Kielzugvögel im Stichkanal beim Ablegen unter Aufsicht

Im Bereich der schulischen Ausbildung wird oft wenig Teamarbeit gefördert, dadurch versuchen manche Schüler den Weg des „Einzelschöpfers“, obwohl im späteren Berufsleben oft eher der „Teampoker“ gefordert ist. Daher stellt sich der Schule die Herausforderung, den Teamgeist zu fördern und zu stärken. Speziell eine Sportart lebt von der Teamarbeit, das Segeln – es sei denn, man segelt eine Einmannjolle. In den frühen 1970er-Jahren begann ich persönlich mit dem Jollensegeln und begeisterte mich zunehmend für diese Sportart. 1978 absolvierte ich dann in Lindau am Bodensee eine Fortbildungsveranstaltung „Segeln an Schulen“. Dort wurde mir u. a. vermittelt, dass der Segelsport eine ideale Möglichkeit sei, Schüler zu „Teampokern“ zu erziehen, denn das Segeln klappt nur dann gut, wenn alle in der Crew ideal zusammenarbeiten. Bei einer Regatta merkt man sehr schnell, ob die Zusammenarbeit funktioniert, denn ein Boot, in dem sie nicht klappt, hängt meist hoffnungslos hinterher.

Es war nicht schwer, meine Kollegen vom „Sportlerisch“ von der Idee eines Segellandheimes zu überzeugen, denn die meisten Sportlehrer betreiben mindestens eine Mannschaftssportart. Es war jedoch weitaus schwerer, unseren damaligen Schulleiter, Herrn Dr. Hans Rosenzweig, von dieser Idee zu überzeugen – womit wir beim „Esel“ von oben wären. Sein Kommentar war:

„Was sollen wir Binnenländer mit der Segelei?“

Nach längeren Gesprächen ließ er sich dann doch überzeugen – böse Zungen behaupteten damals: „sich überreden“. Im Bereich des Jugendsegelns gibt es u. a. die Angebote des Deutschen Hochseesportverbands Hansa (DHH) mit Sitz in Hamburg. Dieser Verband betreibt mehrere Stützpunkte im In- und Ausland, u. a. in Prien am schönen Chiemsee. Das erklärte Ziel dieses Verbandes mit hanseatischem Hintergrund ist es, möglichst viele Menschen – vor allem Jugendliche – an den Segelsport heranzuführen und sie auszubilden bzw. weiterzubilden. Also fuhr vom 16. bis 22.9.1979 zunächst eine Klasse unserer Schule mit dem damals noch etwas sperrigen Namen „Gymnasium im Aufbau Schifferstadt“ zur DHH-Yachtschule nach Prien am Chiemsee. Diese wurde dann vom 22. bis 28.9. von einer weiteren Klasse abgelöst. Unterstützt wurde ich als Begleitperson und Segelausbilder von meinen Kollegen Karlheinz Handrich (Surfer und Segler) und Ellen Jörns (sturm- und segelerprobte Holländerin).

Die Chiemsee Yachtschule in Prien war für unsere Zwecke ideal, denn sie verfügte nicht nur über zwei Häuser – ein Mädchen- und ein Jungenhaus –, sondern auch über einen ausgezeichneten Bootspark von der Optimistenjolle bis zum großen Schärenkreuzer. Unsere Schüler wurden auf den wendigen, aber doch sicheren Booten vom Typ Kielzugvögel ausgebildet. Morgens gab es immer erst eine Theorie- stunde, dann die Segelpraxisausbildung – und wichtig: mittags immer ein ausgezeichnetes Mittagessen. Nach dem Abendessen war meist

Dinghirudern oder ggf. Schwimmen angesagt. Zudem verfügt die Chiemsee Yachtschule über ein großes Freigelände zum Spielen. Die Unterbringung in der Schule war, zumindest damals, jugendherbergsähnlich, die Führung durch den Schulleiter, Oswald Duch (ehemals Admiral der Bundesmarine), und seinen Stellvertreter, Felix Freytag (ehemals Kapitän der Handelsmarine), war zwar „hanseatisch straff“, hatte aber auch ihren Charme. Zudem wurde die Strenge etwas gemildert durch die bayerisch-charmante Art der örtlichen Segellehrer – allen voran der bei unseren Schülern sehr beliebte Jackl Kurz.

Falls Dr. Rosenzweig noch Restzweifel gehabt haben sollte, wurden diese dann endgültig ausgeräumt: Einige Jahre später, als das Segellandheim Chiemsee schon feste Institution im schulischen Jahr unseres Gymnasiums war, kam Dr. Rosenzweig einmal überraschend mit seiner Ehefrau zu Besuch an die Chiemsee Yachtschule. Als nach der Mittagspause während der üblichen Bootsverteilung bei extrem schlechtem Wetter (Segler würden sagen: „Es hat gekachelt“) den Schülern freigestellt wurde, ob sie zum Segeln oder zum Spielen ins Haus wollten, waren fast alle begeistert dafür:

„Wir wollen segeln!“

Dr. Rosenzweig unter seinem Regenschirm war nun endgültig überzeugt. Auch die Begleitpersonen machten Erfahrungen, die zeigten, dass unser pädagogischer Ansatz stimmte. Ein



Erlebnis war besonders überzeugend: Bei der Bootsverteilung durften die Schüler sich immer Viererteams zusammenwählen. In einem Fall hatten sich drei Jungen vom Typ „Kann vor Kraft kaum laufen“ zusammengetan. Ein Mädchen blieb übrig, das eher der schüchterne Typ war. Sie musste dann zu den drei Kraftmeiern ins Boot und wurde auch prompt ins Vorschiff verbannt. Beim Ablegen zeigte sich, dass die drei Jungs beim Theorieunterricht nicht aufgepasst hatten. Das Ablegemanöver war entsprechend katastrophal. Das Mädchen hatte allerdings aufgepasst. Ich mache es kurz: Wenig später war sie an der Pinne und gab Kommandos an die drei Jungs – im Seglerjargon „Vorschoter“ oder auch „Fockaffen“ genannt. Ein gutes Beispiel eines gruppenspezifischen Prozesses an Bord. Es wird von schulischen Unternehmungen immer wieder und wohl zu Recht gefordert, dass sie nachhaltig sein sollen. Diese Nachhaltigkeit in Bezug auf unser Segellandheim ergab sich u. a. daraus, dass es uns immer wieder gelang, Schüler, die am Chiemsee den Grundschein erworben hatten, an Jugendabteilungen von Segelvereinen in der Umgebung zu vermitteln.

Eine noch größere Nachhaltigkeit ergab sich später, als der DHH ein ausgemustertes Boot vom Typ Kielzugvogel zum Kauf anbot.

Dieses Boot namens „Lola“ wurde in liebevoller Handarbeit von Schülern unter Anleitung des Kollegen und Eigners Arnold Wühl und unter Mithilfe von Dr. Roland Zimmermann restauriert und wieder aufs Wasser gebracht. Diese Arbeiten wurden vom Förderverein und der Sparkasse Vorderpfalz finanziell unterstützt. Heute liegt die „Lola“ im Reffenthal am Steg des Segel-Clubs Speyer e. V., und dessen 1. Vorsitzender Arnold Wühl stellt den Kielzugvogel der Segel-AG des PvD kostenlos zur Verfügung. Der seit Jahren an der Chiemsee Yachtschule als

Kurzausbilder tätige ehemalige Kunstpädagogin möchte es damit den Schülern nach ihrem Segelaufenthalt ermöglichen, die erworbenen Segelkenntnisse auszubauen. Nachdem ich persönlich aus orthopädischen Gründen 2002 das Jollensegeln aufgeben musste, konnte ich die Organisation und Durchführung der Segellandheime in die Hände engagierter, jüngerer Kollegen legen. Alles in allem war und ist das Segellandheim Chiemsee seit 40 Jahren ein Erfolg. Jedes Jahr kommen circa 125 Schüler vom

PvD nach Prien, um dort die Grundkenntnisse des Segelns zu erlernen. So mancher ehemaliger Schüler, der diese Zeilen wohl lesen mag, wird sich erinnern.

Ich wünsche dem Segellandheim noch viele erfolgreiche Jahre voller schöner Erfahrungen.

Dieter Marschall, Studiendirektor a. D.
(im Februar 2019)



Kielzugvögel



Da ist was los:
Juniorenkurse an der CYS

Eine Woche Segeln auf einem idyllischen Gewässer, Sonne, Inselausflüge, Gleichaltrige, Betreuung mit Rahmenprogramm und am Ende einen Segelschein ...

Was klingt wie ein Auszug aus einem Reisekatalog für eine Clubanlage am Meer, ist die Beschreibung der Juniorenausbildung an der Chiemsee Yachtschule in Prien. Ein oder zwei Wochen voll praktischer Segelerfahrung und verständlich vermittelter Theorie, bei der der Spaß nicht zu kurz kommt.

Bei einem einwöchigen Kurs sieht das so aus:

Montag – Das Gefühl

Als Erstes heißt es um Punkt 7 Uhr aufstehen. Denn bereits der erste Tag der Woche hält viele aufregende Dinge bereit. Es geht um das Gefühl. Das Gefühl für das Boot, das Wasser

und den Wind. Nach einer sehr kurzen und nur grundlegenden Theorieeinheit geht es zu den Booten. An der Chiemsee Yachtschule sind das brandneue X1-Jollen und ebenso neue Laser Bahia, welche durch ihre Wendigkeit, ihre Leichtigkeit und ihr leichtes Handling perfekt für die Ausbildung von Junioren auf dem "Bayeri-





angeeignet und der Parcours wird in Rekordzeit gemeistert. Danach wird es nass, denn Kentern muss auch geübt werden - natürlich mithilfe der Ausbilderinnen und Ausbilder.

Dienstag – Erste Segelerfahrungen

Am zweiten Tag ist es dann so weit: Es geht nicht nur zum Paddeln aufs Wasser, sondern es wird richtig gesegelt. Nach einer wieder kurzen und verständlichen Theorieeinheit zu den Windkursen, den Knoten und dem Wind, wird das Gelernte gleich in die Praxis umgesetzt. Jetzt macht es sich bezahlt, am ersten Tag aufgepasst zu haben, denn je schneller das Aufbauen geht, desto eher ist man auf dem Wasser. Dort heißt es erste Kurse fahren und wenden, und all das mit den richtigen Kommandos und der richtigen Segelstellung. Auch hierbei macht sich wieder die Wendigkeit der Boote bemerkbar. Auch das Schleppen wird geübt, was heißt, dass alle Segelboote hinten an die Motorboote angehängt und gezogen werden.

Mittwoch – Übung macht den Meister

„Übung macht den Meister“, ein Sprichwort, das auch für das Segeln gilt. Deshalb geht es am Dienstag wieder raus auf den See. Nach dem Wiederholen der erlernten Windkurse und des Wendens kommen die restlichen Kurse, das Halsen und der Aufschießer dazu. Es wird geübt und dabei der Chiemsee erkundet.


Donnerstag – Inseltag

Donnerstag ist Inseltag. Denn davon hat der Chiemsee drei Stück. Für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Kurse der Chiemsee Yachtschule geht es auf die mittlere - die Fraueninsel. So machen sich alle Boote auf den Weg an der Herreninsel vorbei zur Krautinsel, vor welcher geankert wird. Die Junioren müssen so alles, was sie in den letzten Tagen gelernt haben, anwenden. Von der Krautinsel geht es dann mit den Motorbooten weiter zur Fraueninsel, auf welcher bereits ein leckeres Picknick wartet. Nach dem gemeinsamen Mittagessen, geschützt unter Bäumen und direkt am Ufer, gibt es die Möglichkeit, die Insel zu erkunden,

welche unter anderem einen großen Spielplatz und ein altes Kloster zu bieten hat. Da es im Klosterladen das berühmte Marzipan zu kaufen gibt, ist dieser meist Ziel Nummer eins. Nach einer ausgiebigen Inselerkundung heißt es wieder: zurück auf die Boote und zur Yachtschule. Den anstrengenden Tag kann man dann mit frischer, selbst gemachter Holzofenpizza ausklingen lassen.

Freitag – Regattazeit

Am letzten Tag der Woche gilt es nun, alles Gelernte so anzuwenden, dass man am Ende auf dem Treppchen steht. Denn es ist Zeit für die große Abschlussregatta, an welcher fast alle Kurse der Chiemsee Yachtschule teilnehmen. Die neuen Laser Bahia und X1-Jollen werden sich hier vor allem durch ihre Schnelligkeit auszeichnen. Nach einer großen Siegerehrung und dem Überreichen der Zertifikate wird abends das große Grill-Buffer eröffnet, bei welchem auch die Eltern der Junioren herzlich eingeladen sind.

Es gibt die Möglichkeit, ein oder zweiwöchige Kurse an der Chiemsee Yachtschule zu buchen. Das Segelprogramm, das jeden Tag von 9 Uhr bis 12Uhr und von 14 Uhr bis 17 Uhr stattfindet, wird umrahmt von Frühstück, Mittag- und Abendessen sowie einem abendlichen Betreuungsprogramm für die Junioren (Stockbrot backen, Fußball- oder Volleyballturniere, Minigolf etc.). So wollen die meisten Teilnehmer am Ende aufgrund der perfekten Mischung aus Segeln, Spiel und Spaß gar nicht mehr nach Hause. 

Florian Schwegler
Ausbilder an der CYS



Die neue Laser Bahia
Flotte in Aktion

schen Meer“ geeignet sind. Nun heißt es, das Boot verstehen zu lernen. Das heißt zu Beginn auf- und abbauen, die einzelnen Bestandteile erfassen und die Unterschiede zwischen den Bootstypen bemerken.

Nachmittags geht es dann, immer drei Junioren pro Boot, aufs Wasser. Steuern lernen steht auf dem Programm, denn immer gerade ausfahren wäre ja langweilig. Aber dank der wenigen Boote hat man sich das Ganze schnell

Über die Nordsee und auf den Atlantik

Ein Jahrhundert DHH-Törn-Tradition – Teil II

„So segelten wir rund um England – Windstärke 8 zu Anfang, in der Mitte und am Ende, eine prima Crew, ein gutes Schiff, eine schöne Reise.“ Dieses Fazit zog Schulleiter Rudolf Kopenhagen nach dem ersten großen Nordseetörn der Hanseatischen Yachtschule – im Jahr 1963.



Mit der „Nordsee“ (ex „Germania V“) ging es erstmals hinaus auf die Nordsee und rund England

Das „gute Schiff“ war die „Nordsee“ (ex „Germania V“), Rudolf Kopenhagen der Schiffsführer. Als Wachführer fuhren der Glücksburger Segellehrer Karl von Trotha und der Kunstmaler Arndt Georg („Age“) Nissen. Ein Mitglied der elf Mann starken Crew war der populäre Showmaster Hans-Joachim Kulenkampff, im Logbuch als „Schauspieler“ geführt. Er trug auch an Bord zur Unterhaltung bei.

Aber noch einmal zurück ins Nachkriegsjahr Jahr 1952. Die Hanseatische Yachtschule konnte endlich wieder Lehrgänge und Ausbildungs-Seetörns anbieten. Schulleiter Heinrich von

Nostitz, Kapitän und erfahrener Segler, hatte die HYS seit ihrer Gründung geleitet, nun war er erneut an Bord und brachte die HYS schnell wieder in Fahrt.

1953 wurde Rudolf Petersen Schulleiter in Glücksburg. Er baute das Seetörnprogramm weiter aus, die Hochseeflotte bestand nun aus drei großen Yachten: dem „Albatros“, der „Ostsee“ und der 125-Quadratmeter-Yawl „Möwe“. Die Schiffe segelten in der Saison 1953 insgesamt 10.000 Seemeilen. Mit der wachsenden Nachfrage nach Lehrgängen und Törns wuchs auch die Glücksburger Schulflotte. Es kamen

1954 der Motorsegler „Kormoran“, 1960 die Ketsch „Etsi“ und der Kutter „Gudrun II“, 1962 die Yawl „Seeschwalbe“. Zum Saisonbeginn 1963 übernahm Rudolf Kopenhagen das Ruder in Glücksburg. Kopenhagen war ein mit allen Wassern gewaschener Seemann und begeisterter Segler. Auf großen Tiefwasserschiffen hatte er Kap Hoorn umrundet, war Navigator der Krupp-Yacht „Germania V“ auf Transatlantik-Kurs gewesen. Mit diesem neuen Schulleiter kam richtig Wind ins Törnprogramm des DHH.

Der erste Nordseetörn

„Das neue Flaggschiff des DHH sollte auf sei-

ner ersten Fahrt, wenn auch die Jahreszeit für ein solches Unternehmen schon sehr weit vorgeschritten war, doch nach Möglichkeit noch in diesem Jahr den rot-weißen Möwenstander wieder über die Nordsee und auf den Atlantik führen. So wurde im August der Plan gefasst, über das Skagerrak, zu den Färöer und nach Norwegen zu segeln.“ Das war die Idee von Rudolf Koppenhagen. Und er hatte das richtige Schiff für die Realisierung, diese große 180-Quadratmeter-Yawl, die er als „Germania V“ bestens kannte. Alfried Krupp hatte sie 1963 der HYS gespendet, nun hieß sie „Nordsee“.

„Die Crew war in zwei Wachen zu je 6 Mann eingeteilt, wachfrei waren der Schiffer, der Bootsmann und zu seiner Unterstützung für die Vorbereitung der Mahlzeiten sowie Ordnung und Sauberkeit unter Deck turnusmäßig je eine Woche ein Besatzungsmitglied... Bei einem größeren Schiff, wie es die ‚Nordsee‘ ist, mit entsprechend schwerem Geschirr, mit den aus großen Segeln resultierenden, für die meisten unbekanntesten und ungewohntesten sehr großen Kräften auf Schoten usw., mit den längeren Seetörns und den härteren Nordseebedingungen ist es unerlässlich, dass auch innerhalb der Wachen für die Manöver und andere Funktionen eine feste Rollenverteilung vorgenommen wird.“

Diese Worte zeigen Rudolf Koppenhagen als einen Schiffsführer, der seine Aufgabe äußerst ernst nimmt. Er ist ein Profi – und schließlich ist er maßgebend für die Ausbildungsqualität an der HYS. Ein Segeltörn in einem anspruchsvollen Revier wie der Nordsee, auf einer großen, sportlichen Yacht, ist für die Crew eine Herausforderung und kann richtig in Arbeit ausarten. Auch wenn der Spaß beim Segeln groß geschrieben wird, darf an Bord kein Schlenkrian einreißen. Disziplin, Ordnung, klare Verantwortlichkeiten und ein starker Teamspirit sind nun einmal notwendig, auch für die Sicherheit. Das galt damals, das gilt heute genauso.

Dieser erste große Nordseetörn führte über Skagen, Fleckefjord, Inverness, den Caledonian Canal, Dublin, Landsend, Cowes und Helgoland zurück in den Heimathafen vor der HYS – insgesamt 2.129 Seemeilen. Eine geradezu klassische Route. Den ausführlichen Bericht im BLAUEN PETER (Dezember 1963) schrieb Rudolf Koppenhagen selbst. Schauen wir kurz hinein: „Bei mäßigem, teilweise frischen Winden aus vorwiegend westlichen Richtungen segelten wir gute Etmale nach Süden, teilweise stark gerefft, teils aber auch unter Spinnaker oder großer Genua. Mit gut 10 Knoten passierten wir die Inseln Mull, Jura und Islay nördlich von Irland, und bei sonnigem Wetter bekam die Crew zum erstenmal den Atem des Atlantiks zu spüren, als unser braves Schiff sich dem Rhythmus des von Westen einlaufenden Atlantikschwells

anpasste. Hier erlebten wir alle unvergesslich schöne Segelstunden.“

Das Mittelmeer

„Als Schauplatz abenteuerlicher Reisen kommt kein Meer dem Mittelländischen gleich“, schrieb Joseph Conrad. Das Mittelmeer hatte der DHH erstmals 1932 besegelt, als er seine große Ketsch „Hamburg“ nach Triest schickte. Auf der Adria bestand damals eine „Fahrtenabteilung“, zu der die „Hamburg“ zählen sollte.

Mit den ersten Segellehrgängen auf Elba im Jahr 1964 begann der DHH das Mittelmeer für sich zu erschließen. Außer den Jollen stand schon in dieser ersten Elba-Saison die 12-KR-Yacht „Prima Stella Komet“ für Törns zu Verfügung. Für die Saison 1965 wird die „Maka-Tea“



H.-J. Kulenkampff fällt in seine berufliche Rolle zurück: „Hamlet“ mit der Kompaßhaube als Helm in der südlichen Irischen See

„Kuli“ an Bord der „Nordsee“ auf dem Nordseetörn 1963.
Foto und Text aus dem Blauen Peter



Die „Maka-Tea“ war 1965 für die DHH-Yachtschule Elba auf dem Mittelmeer unterwegs

gechartert. Es handelt sich um einen ehemaligen Frachtsegler, eine Brigantine von 21 Meter Länge, 130 Tonnen und 330 Quadratmeter Segelfläche. (Eine Brigantine oder Schonerbrigg führt am Vormast Rahsegel, am achteren Mast Schratsegel.) Die „Maka-Tea“ bietet Platz für 20 Gäste, sie ist für „ausgedehnte Fahrten“ auf dem Mittelmeer bestimmt. Außerdem kann die Schule die 12-KR-Yawl „Katika II“ eines DHH-Mitglieds günstig erwerben. Die beiden Yachten segeln nach Neapel, Sardinien, Genua, zur Côte d'Azur.

Ein ganz neues Angebot für angehende Hochseesegler bringt die Yachtschule Elba in der

Saison 1982: Unter der Leitung von Dr. Hans-Dieter („Jan“) Henning werden erstmals Astro-Navigations-Törns auf dem Mittelmeer gesegelt. Sie werden von Mal zu Mal beliebter, oft sind sie für die kommende Saison schon Weihnachten ausgebucht. Über 20 Jahre ist Jan Henning immer wieder als Astro-Lehrer auf dem Mittelmeer unterwegs. Auch mit seinen Artikeln „Der Sternenhimmel“ im Blauen Peter weckt er Interesse an der himmlischen Navigation.

Das Mittelmeer wird bei den Seglern und solchen, die es werden wollen, immer beliebter, schnelle und günstige Flüge machen es leicht erreichbar. Die mediterranen Wind- und Wetter-

verhältnisse bedeuten auch neue Ausbildungsinhalte. Von Elba aus setzt der DHH zahlreiche Yachten ein, die DHH-Yachtschule auf Mallorca startet ihre Törns, von Samos aus wird die Ägäis besegelt, auch in der Türkei wird es einen Törnstützpunkt geben, und später ist der DHH mit gecharterten Yachten an der Türkischen Küste unterwegs. Das alles ist – leider – längst Geschichte. Sie detailliert zu erzählen, würde mehrere Ausgaben des BLAUEN PETER füllen.

Der erste Afrika-Törn

Eine DHH-Premiere wie der England-Törn 1963 ist der erste Afrika-Törn. „Dumia“, eine Carter 33 der Yachtschule Elba, segelt im November 1978 nach Tunis und kehrt über Sizilien zurück. Schiffsführer Volker von Saldern nannte diese Reise im BLAUEN PETER eine „Pionierfahrt“. Ein Auszug aus seinem Bericht:

„Am nächsten Tag liefen wir zeitig aus, um bei gutem Licht in unserem Zielhafen Sidi Bou Said anzukommen. In der Bucht von Tunis stand aber SE 5–6 auf dem weit rausreichenden Flachwasser, so dass wir nicht einlaufen konnten. Nach einer Stunde Stillstand bei Vollast des Diesels setzten wir die Sturmfock und liefen wieder aus der Bucht zurück nach Bizerta. Dort wurde ein Tag Ruhe eingelegt und entsprechend der alten Afrika-Regel – am Tage Sturm, nachts segeln – liefen wir am Abend wieder aus und kamen nach einer herrlich durchsegelten Nacht am frühen Vormittag in Sidi Bou Said an.“

Nachtsegeln zählt zu den Törn-Highlights. Die „Dumia“-Crew durchsegelte damals eine „herrliche“ Nacht – doch es kann auch ganz anders kommen und bei schwerem Wetter zu einer besonderen Herausforderung werden, anstrengend und manchmal sogar etwas unheimlich. Aber das gehört auch zum Segelsport. Und noch etwas ist zum Bericht des „Dumia“-Skippers anzumerken: Nicht immer ist ein Ziel wie geplant zu erreichen, der Törnverlauf muss den Realitäten angepasst werden. So sagen es übrigens auch die Ausschreibungen im DHH-Programm. Beim Segeln muss man eben flexibel sein. Ein weiterer kurzer Auszug aus dem „Dumia“-Bericht belegt dies ebenfalls – durch die Straße von Messina ist Capri erreicht, die

Insel wird besichtigt: „Die herrlichen Ausblicke hinab auf das Meer und den Hafen entschädigen uns für viele Pein. Dann machen wir noch einen Abstecher zur Marina Piccola. Auf jener Seite der Insel sehen wir dann, wie bewegt die See war, und welcher Wind auf die Insel stand. Trotzdem wir auf Rat eines Insulaners hin am Abend noch von der neuen Pier in den Fährhafen verholt hatten, bot auch der neue Liegeplatz wenig Schutz.“

Ja, so kann es gehen auf Törn. Man muss auf alles vorbereitet sein, manches abwettern: „Um 5.00 Uhr liefen wir dann aus, um nicht noch bei Dunkelheit vor Neapel zu stehen und bei gutem Licht in den Yachthafen von Santa Lucia einlaufen zu können, der als sicher beschrieben ist. Die drei Stunden Überfahrt waren bei Westwind 5 in Böen 6 und starkem Seegang für die Crew kein Zuckerlecken. Aber mit Sturmfock und Diesel machte die ‚Dumia‘ gute und sichere Fahrt, und das Log-Buch vermerkt für 9.00 Uhr: Leinen fest Neapel Santa Lucia.“ Der Schiffsführer zieht Bilanz: „Es war ein hartes Segeln mit zwei ausgezeichneten Crews...“

Zum Thema Crew sagt der aktuelle DHH-Programm-Katalog: „Bei den Törns der Hanseatischen Yachtschule fährt außer dem Skipper immer ein Schiffsführerassistent mit. Dieses Team führt die Yacht zusammen mit der Crew. Zusammen, das heißt, dass jeder nach seinen Kenntnissen und Wünschen in den Bereichen Navigation, Wachführung, Wetterkunde und Rudergänger eingesetzt wird.“ Alle Chancen also für jeden, viel zu lernen und dazuzulernen.

Übrigens: Als der DHH zum ersten Mal nach Afrika segelt, vollendet Naomi James als erste Frau eine Einhand-Weltumsegelung auf der Kap-Hoorn-Route. Ein Meilenstein im Welt-Segelsport.

Ein Törn nach Oslo

Wer ans Mittelmeer-Segeln denkt, hat warmen Wind und warmes Wasser im Sinn, auch wenn es dort manchmal ungemütlich werden kann. Extrem ungemütlich wurde es auf einem Törn der Hanseatischen Yachtschule im Winter – ja, wohl, Winter! – 1968. Am 23. Februar legte der

große Motorsegler „Kormoran“ in Glücksburg mit Ziel Oslo ab. Bis Sonderborg ist sogar ein Kamerateam des NDR an Bord. Crewmitglied Udo Schmidt-Arndt verdanken wir einen ausführlichen Text zur Geschichte des „Kormoran“ und über die Oslo-Reise. Er berichtet: „Die Schiffsroute führt von Glücksburg über Sonderborg weiter nach Middelfart und am nächsten Tag an der Insel Samsö vorbei bis auf die Höhe von Skagen, wo wir den ersten Vorgeschmack auf den Skagerrak bekommen. Die Temperaturen fallen plötzlich weit unter Null, schwere See und starkes Schneegestöber umhüllen uns... Aber die Mannschaft muss bis zum Morgengrauen kämpfen, und es ist eine Nacht, die schlagartig alle zusammenschweißt und jeder erkennt, dass er sich unbedingt auf den anderen verlassen können muss und dass dies keine leeren Worte sind. Im Morgengrauen laufen wir in den mit Schnee überzogenen Oslofjord ein, ein Winterbild, das vielen die Müdigkeit aus den Knochen treibt. Die Eisschollen räumt der kräftige Rumpf des ‚Kormoran‘ genüsslich zur Seite und gegen 16 Uhr machen wir im Osloer Hafen

fest...“ Man besucht das norwegische Schulschiff „Christian Radich“, die Presse kommt an Bord. „An den darauf folgenden Tagen ist es ruhiger und wir finden die Zeit, die herrlichen Wintersportgebiete rund Oslo unsicher zu machen und fahren die ganzen Tage Ski...“ Die Rückreise verläuft ebenfalls winterlich. Udo Schmidt-Arndt berichtet von „eisigem Wind aus Nordwest“, so dass der Rudergänger halbstündlich abgelöst wird. Am vorletzten Törntag fegt ein Schneesturm über das Schiff, das Deck wird freigeschaufelt. Nach 759 Seemeilen ist „Kormoran“ wieder in Glücksburg fest.

Die Karibik und die erste Atlantiküberquerung

Im Winter 1979/80 erweitert die Yachtschule Elba den Horizont: Die „Scirocco“ segelt in die Karibik – „ins neue Wunschgebiet der Segler“. Es ist die erste Atlantik-Überquerung einer DHH-Yacht. Atlantik- und Karibik-Törns sind heute fester Bestandteil des DHH-Programms – damals war es eine Pioniertat. Die 16,5-Meter-Ketsch „Scirocco“ scheint für diese große Rei-



Foto: Günter Rudolf

Die „Dumia“, die erste DHH-Yacht in Afrika, war eine Carter 33

se besonders geeignet, deshalb werden ihre ursprünglich geplanten Tunis-Törns gestrichen. Die Reise beginnt am 22. Oktober 1979, unter Skipper Michael Ahrens führt die Route in drei Abschnitten über Malaga–Gibraltar–Teneriffa nach St. Lucia. In der Karibik werden fünf zweiwöchige Törns gesegelt, die Rückreise führt über die Azoren. Am 28. April ist die „Scirocco“ wieder im Heimathafen. In sechs Monaten und sechs Tagen hat sie insgesamt 11.054 Seemeilen zurückgelegt.

Der Atlantik

Ein weiteres Törnrevier, das der DHH schon früh besegelte, ist der Atlantik um die Kanarischen Inseln. Die Chronik „60 Jahre DHH“ berichtet über das Jahr 1981:

„Yachtschule Kanarische Inseln – Der Wunsch vieler Mitglieder nach neuen Segelrevieren führte zu dem Plan, die SY SCIROCCO von Elba in das Seegebiet der Kanarischen Inseln zu verlegen, weil auch die Flugverbindungen nach Gran Canaria gut und preisgünstig sind. Fast drei Jahre lang lief das Programm dieser

Yachtschule Kanarische Inseln mit zweiwöchigen Seetörns im Raum der sieben Inseln und nach Madeira ...“

In den folgenden Jahren steckt sich der DHH immer wieder neue Ziele für seine Ausbildungstörns. Auf dem Programm stehen die Küsten der Bretagne und die Azoren. Eine ganze Flotte von 51-Fuß-Yachten segelt in der Karibik nach Martinique, Grenada und Barbados. Ab Mallorca geht es rund um die Balearen.

Um die Jahrtausendwende startet der DHH das bis dahin längste Törnunternehmen des Verbandes: die „Sail America“ mit der X-612 „Hansa“ – von Glücksburg in die Karibik, die USA-Ostküste hinauf bis zum kanadischen St. John und im Sommer 2000 wieder zurück in den Heimathafen. 40.000 Seemeilen legt die „Hansa“ mit wechselnden Crews zurück.

Alaska

Den DHH zieht es noch weiter. 2009 wird eine Yacht an der Westküste Nordamerikas

gechartert – für einen Törn in mehreren Etappen von Vancouver nach Juneau (Alaska). Der Skipper Dr. Hans-Georg Witsch, der die Route ausgearbeitet und vorbereitet hat, berichtet im BLAUEN PETER (Ausgabe 3/2009): „Von Port Hardy, wo das Schiff wieder ‚aufgefrischt‘ wurde, und der Crewwechsel stattfand, ging es auf den offenen Pazifik und zur Umrundung des Cape Caution. Der Name ist Programm: eine Herausforderung bei Starkwind aus Nordwest, also Wind genau auf die Nase. Meine Routenplanungen (Walker-Group, dann Miles Inlet) waren Makulatur. Also durch den Goletas Channel weit nach Westen an die Nordwestecke von Vancouver Island und dann maximal gerefft Wind 6–7 und 2–3 Meter Welle einen 6-stündigen Anlieger an den Klippen von Cape Caution vorbei in eine wunderschöne Inselwelt, die mit ihren winzigen mit Tannen bestandenen Eilanden wie eine Fantasiewelt wirkte.“

Die Highlights

Nicht nur der Pazifik, auch der Indische Ozean bietet DHH-Mitgliedern immer wieder beson-



Der 2-Mast-Gaffelschuner „Ostmark“, ehemals „Universitas“, war in der „Fahrtenabteilung“ des DHH auf der Adria 1937 bis 1945 für Ausbildungsfahrten eingesetzt. Die „Ostmark“ wurde gegen Kriegsende in der Ägäis von einem U-Boot versenkt.



Wintertörn 1968 – Die Crew der „Kormoran“ in Oslo: Die Mannschaft besteht aus Kapitän Helle Christiansen, dem Leiter der DHH-Segelschule Steinhuder Meer, Gottfried Luchmann, Bootsmann Heinrich Dürkob, Schiffsjunge Jürgen Jacobsen, der auf diesem Törn zum Bootsmann befördert wird, und Peter Küppers, Jutta Lund, Ulrich Osberghaus, Volker Rahmig, Udo Schmidt-Arndt.

dere Törn-Erlebnisse. Erstmals wird 2008 das Revier der Seychellen mit gecharterten Kataranen besegelt. So wird auch weiterhin das DHH-Törnprogramm neue Highlights und Ausbildungsangebote bieten – wie der aktuelle DHH-Katalog beweist. Skipper-Trainingstörns stehen ebenso auf dem Programm wie Törnangebote speziell für Junioren, einwöchige Dänemark-Törns als Einstieg ins Yachtsegeln, Hochseetörns für Seemannschaftspraxis pur, Navigationstrainingstörns auf dem Mittelmeer, Törnreisen in den Kanaren und in der Karibik. Ende August dieses Jahres startete die Ocea-

nis 54 „Meltemi“ – das ehemalige Flaggschiff der Yachtschule Elba – zu einer Blauwasser-Törnserie, die von Glücksburg aus über England und die Biscaya, die Kanaren und Kapverden in die Karibik führt.

Die Sorge um die Entwicklung des Weltklimas wird möglicherweise auch die Einstellung zu Fernreisen und globalen Törnprogrammen beeinflussen. Auch darauf hat sich der DHH einzustellen. Unverändert aber wird gelten, was DHH-Mitglied Hans-Joachim Kulenkampf – unvergessener TV-Zuschauerliebling und be-

geisterter Skipper auf eigenem Schiff – nach einem Törn mit dem DHH für den BLAUEN PE-TER in diese Worte fasste:

„Wer einmal nachts am Ruder stand, wenn das Schiff mit 8 Knoten vor dem Wind dahingerauscht, über sich den sternklaren Himmel, unter sich die dunkle Tiefe und neben sich die leuchtenden Schaumkronen der Wellen, der wird sich immer wieder hinauswünschen auf die See.“



Norbert Suxdorf

Zweigstellen-Pinnwand

Für alle Teilnehmer eines Zweigstellenkurses gibt es einen Nachlass von 10 % auf den Praxis-Lehrgang an einer DHH-Schule zum Amtlichen Sportbootführerschein-Binnen, Sportküstenschifferschein oder Sportseeschifferschein.

Zweigstellen gibt es in Bonn/Köln, Braunschweig, Hamburg, Hannover, Mannheim/Ludwigshafen, München, Nürnberg, Ostwestfalen-Lippe, Ruhrgebiet, Stuttgart und Wien.



Leitung: Wolfgang Windolph
 Siebengebirgsring 19, 53340 Meckenheim
 Tel.: 0 22 25 / 134 57, Fax: 0 22 25 / 70 50 25
 E-Mail: windolph@dhh.de, www.dhh.de/bonn

Bonn

Kurse in Bonn

Veranstaltungsort: WSV Blau-Weiß BN-Graurheindorf

Nr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
198530	Sportküstenschifferschein	6 x Mo. und 2 x Sa.	11.11.2019
198570	Sportseeschifferschein (SSS)	Oktober 2019 – Februar 2020	29.10.2019
198571	SSS-Navigation	4 x Di. und 2 x Sa.	29.10.2019
198572	SSS-Radar	3 x Di.	03.12.2019
198573	SSS-Recht	4 x Di.	07.01.2020
198574	SSS-Seemannschaft	2 x Sa.	01.02.2020
198575	SSS-Wetter	2 x Sa.	Feb./März 2020
208501	Sportbootführerschein See	4 x Mo. und 2 x Sa.	06.01.2020
208503	Funkzeugnisse: Short Range Certificate (SRC) Binnenschiffahrtfunk (UBI)	1 x Fr. und 2 x Sa.	März 2020
208505	Wetter-Seminar	2 x Sa.	Feb./März 2020

Kurse in Köln

Veranstaltungsort: Köln, Bürgerhaus Stollwerck

Nr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
208502	Sportküstenschifferschein	5 x Sa. (Kurs wird im 14-Tage-Rhythmus durchgeführt)	11.01.2020
208512	Seminar Astronomische Navigation (I)	08./09.02.2020	08.02.2020

Weitere Kursinformationen unter www.dhh.de/bonn





Leitung: Dr. Wolfgang Bachmann
Glatzer Straße 1, 38110 Braunschweig
Tel.: 0 53 07 / 94 03 70, E-Mail: bachmann@dhh.de
www.dhh.de/braunschweig

Braunschweig

Die ersten Lehrgänge der Ausbildungssaison 2019/2020 beginnen im September bzw. Oktober und laufen bis Dezember 2019.

Folgende Kurse werden angeboten:

- Sportbootführerschein für Binnenreviere (SBF-Binnen),
- Sportbootführerschein für Seereviere (SBF-See),
- Sportküstenschifferschein (SKS),
- Sportseeschifferschein (SSS),
- Sporthochseeschifferschein (SHS),
- Fachkundenachweis (FKN),
- Funkbetriebszeugnisse UBI (UKW Binnen), SRC (UKW Küste), LRC (alle Frequenzen weltweit und Satellitenfunk),
- Spezialkurse zu ausgewählten Themen (entsprechend der Nachfrage).

Bei allen Lehrgängen ist eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich. Die Themenkurse (Module) für SSS und SHS laufen nacheinander und können auch einzeln gebucht werden. Der Einstieg in einen bereits laufenden Kurs ist nach Absprache mit dem Kursleiter zumeist noch möglich.

Die nachfolgende Lehrgangsserie wird im Januar 2020 beginnen.



Leitung: Bodo Wawrzinek
Tel.: 06233/29 89 80
Mobil: 0177/784 59 46, E-Mail: wawrzinek@dhh.de
www.dhh.de/mannheim

Mannheim

Angebot der Zweigstelle, um sich vor der Saison auf die Praxis in Glücksburg und Prien oder auf einen Törn vorzubereiten.

K.Nr.	Kurstitel	Beginn	Kursdauer
198613	Sportbootführerschein-See	05.09.19	6 Do
198614	Short Range Certificate / UBI	14.09.19	2 Sa
198615	Sportseeschifferschein (Nav. u. Wetter)	30.09.19	10 Mo
198616	Sporthochseeschifferschein	01.10.19	10 Di
198617	Long Range Certificate	19.10.19	4 Mi
198618	Sportküstenschifferschein	24.10.19	8 Do, 1 Sa

Weiterhin in Planung: Software an Bord, Fachkundenachweis, Astro nach HO-Tafeln, Navigationsabend

Leitung: Corinna und Caroline Schumann
 Rahweg 81, 22453 Hamburg
 Tel.: 040/555 13 13
 E-Mail: schumann@dhh.de
 www.dhh.de/hamburg



Hamburg

Unser Kursangebot im Frühjahr 2019

Kursnr.	Veranstaltung	Datum	Dauer	Uhrzeit	Ort
198020	SKS (SBF-See)	05.11.19	14 x	18.30-21.30	NRV
208001	Übungstag	11.01.20	1 x	10.00-17.00	NRV
208002	SBF-Binnen-Ergänzung zum obigen SBF-See/SKS	25.01.20	1 x	18.30-21.30	NRV
198021	SSS	07.11.19			
198022	<i>Nav.</i>	07.11.19	4 x	18.30-21.30	
208003	<i>Nav.übungen (kostenlos für SSS-Bucher)</i>	30.01.20	1 x	18.30-21.30	
198023	<i>Gezeiten</i>	05.12.19	5 x	18.30-21.30	
208004	<i>Seemannschaft</i>	06.02.20	3 x	18.30-21.30	
208005	<i>Radar</i>	08.02.20	WE	10.00-17.00	
208006	<i>Wetter</i>	27.02.20	3 x	18.30-21.30	
208007	<i>Recht</i>	02.04.20	3 x	18.30-21.30	
208008	SHS	07.01.20			
208009	<i>Astro I</i>	07.01.20	4 x	18.30-21.30	
208010	<i>Astro II incl. Wetter, Recht, Handh.v.Yachten</i>	nur zusammen	3 x	18.30-21.30	
208005	<i>Radar (89,-)</i>	buchbar:	WE	10.00-17.00	
208010	<i>Wetter</i>	Beginn	1 x	18.30-21.30	
208010	<i>Handhabung von Yachten</i>	11.02.2020,	1 x	18.30-21.30	
208010	<i>Recht</i>	Ende 14.4.2020	1 x	18.30-21.30	
208011	SRC	15.02.20	3 Tage	10.30-17.30	NRV
208012	<i>UBI (halber Tag, wenn SRC-Wissen vorh.)</i>	23.02.20	1 Tag	10.30-13.30	NRV
208013	Pyro (FKN)	24.03.20	1 x	18.30-21.30	NRV



Leitung: Michael Köhler
Tel.: 0511 958 46-39, Fax: 0511 958 46-41
E-Mail: koehler@dhh.de, www.dhh.de/hannover
Tagesgenaue Termine siehe www.dhh.de/hannover



K.Nr.:	Kurznr.	Kurstitel	Beginn	Ende	Kursdauer	Ort
Führerscheinkurse						
198110	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	16.11.19	24.11.19	2 Wochenenden	Hannover
208111	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	29.02.20	08.03.20	2 Wochenenden	Hannover
198112	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	16.11.19	25.11.19	2 Wochenenden und 1 Montag	Hannover
208113	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	29.02.20	08.03.20	2 Wochenenden und 1 Montag	Hannover
198114	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen - 20%	16.11.19	25.11.19	2 Wochenenden und 1 Montag	Hannover
208115	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen - 20%	29.02.20	08.03.20	2 Wochenenden und 1 Montag	Hannover
198116	SKS	Sportküstenschifferschein (SKS)	30.11.19	17.02.20	14 Termine	Hannover
198117	SBF-S / SKS	Kombikurs SBF-See und SKS - 20 %	16.11.19	17.02.20	SBF-S: 2 Wochenenden und 1 Montag SKS: 14 Termine	Hannover
198118	SBF-S-B/SKS	Kombikurs SBF-See/Binnen und SKS - 20%	16.11.19	17.02.20	SBF-S-B: 2 Wochenenden und 1 Montag SKS: 14 Termine	Hannover
198119	SSS	Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs	11.11.19	21.03.20	24 Termine	Hannover
208120	SSS-N	Sportseeschifferschein Modul Navigation	27.01.20	21.03.20	10 Termine	Hannover
198121	SSS-S	Sportseeschifferschein Modul Seemannschaft	16.12.19	18.01.20	3 Termine	Hannover
198122	SSS-R	Modul Schifffahrtsrecht	11.11.19	16.12.19	9 Termine	Hannover
208123	SSS-W	Modul Wetterkunde	13.01.20	25.01.20	3 Termine	Hannover
208124	SHS	Sporthochseeschifferschein (SHS), inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs	07.03.20	22.03.20	3 Wochenenden	Hannover
208125	SHS-N	Modul Navigation (terrestisch)	27.01.20	21.03.20	siehe SSS Navigation	Hannover
208126	SHS-A	Modul Astro Navigation	07.03.20	22.03.20	3 Wochenenden	Hannover
208127	SHS-R	Modul Schifffahrtsrecht	07.03.20	22.03.20	2 Wochenenden	Hannover
208128	SHS-H	Modul "Handhabung von Yachten"	14.03.20	14.03.20	1 Wochenende	Hannover
208129	SHS-W	Modul Wetterkunde	15.03.20	21.03.20	2 Wochenenden	Hannover
208130	Astro	Astronomische Navigation Grundkurs	07.03.20	22.03.20	1 Wochenende	Hannover
208131	SKS-I	SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; zuzügl. Hotel und Verpflegung, direkt beim Courtyard zu buchen	21.02.20	15.03.20	Freitag 17:00 bis Sonntag 16:00 Uhr	Hannover
208132	SSS-I	SSS Intensivkurs an 4 Wochenenden, zuzügl. Hotel und Verpflegung, direkt beim Courtyard zu buchen	07.02.20	15.03.20	Freitag 17:00 bis Sonntag 16:00 Uhr	Hannover
198133	"SBF-S + SKS-I"	SBF-See an 2 Wochenende und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; Siehe Kursnr.: 198112 & 208131	16.11.19	15.03.20	"SBF Teil: siehe SBF-S Kurs SKS Teil: Freitag 17:00 bis Sonntag 16:00 Uhr"	Hannover
198134	SBF-S-B / SKS-I	SBF-See und Binnen an 2 Wochenende und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; Siehe Kursnr.: 198114 & 208137	16.11.19	15.03.20	"SBF Teil: siehe SBF-S Kurs SKS Teil: Freitag 17:00 bis Sonntag 16:00 Uhr"	Hannover
Funkurse						
198135	SRC	Short Range Certificate (SRC)	23.11.19	08.12.19	2 Wochenenden	Hannover
208136	SRC	Short Range Certificate (SRC)	15.02.20	01.03.20	2 Wochenenden	Hannover
208137	LRC	Long Range Certificate (LRC)	14.03.20	28.03.20	2 Wochenenden	Hannover
198138	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 198135 & 208137	23.11.19	28.03.20	4 Wochenenden	Hannover
208139	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 208136 & 208137	15.02.20	28.03.20	4 Wochenenden	Hannover
Workshops und Sonderveranstaltungen:						
208140	FKN	Fachkundenachweis Pyro (FKN)	04.04.20	04.04.20	1 Samstag	Hannover
208141	SAB	Software an Bord	21.03.20	21.03.20	1 Samstag	Hannover
208142	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk	07.03.20	08.03.20	1 Wochenende	Hannover



Leitung: Johannes Indermark, Riedweg 6, 32107 Bad Salzuflen,
 Tel.: 05222 961664,
 E-Mail: indermark@dhh.de / www.dhh.de/ostwestfalenlippe
 Weitere Informationen auf unseren Informationsabenden



DHH-Schulungsraum Minden-Hahlen (MYC), Am Hahler Hafen 28 in 32427 Minden
 Zufahrt über „Vorm Kamp“

Nr.	Kurs	Kurstag	Uhrzeit	ab Datum	Dauer
198321	Informationsabend - hier erfahren Sie alles über unsere Kursangebote und ggf. werden weitere Kurszeiten abgestimmt.	Donnerstag	ab 19.30	05.09.19	1 Abend
198322	Sportbootführerschein Binnen , Theorie Abendkurs	Dienstag	19.30 - 22.00	17.09.19	ca. 8 Abende
198323	Sportbootführerschein Binnen , Theorie Intensivkurs	Sa / So	09.00 - 16.00	28.09.19	ca. 3 Tage
198324	Sportbootführerschein See , Theorie Abendkurs	Donnerstag	19.30 - 22.00	19.09.19	ca. 8 Abende
198325	Sportbootführerschein See , Theorie Intensivkurs	Sa / So	09.00 - 16.00	06.10.19	ca. 3 Tage
198326	Sportbootführerschein, Motorboot-Praxis (Binnen und See)	nach Absprache	3 x 45 min.	17.09.19	3 Std.
198327	SKS Sportküstenschifferschein , Theorie Abendkurs	Donnerstag	19.30 - 22.00	05.12.19	ca. 8 Abende
198328	SKS Sportküstenschifferschein , Theorie Intensiv-Wochenendkurs	Sa / So	09.00 - 16.00	nach Absprache	ca. 8 Abende
198330	UKW Sprechfunkzeugnis, UBI , Abendkurs für Binnengewässer	Mittwoch	19.30 - 22.00	16.10.19	ca. 5 Abende
198331	UKW Sprechfunkzeugnis, UBI , Wochenendkurs für Binnengewässer	Sa / So	09.00 - 16.00	nach Absprache	2 Tage
198332	UKW Sprechfunkzeugnis, SRC , Abendkurs für Küstengewässer	Mittwoch	19.30 - 22.00	11.09.19	ca. 6 Abende
198333	UKW Sprechfunkzeugnis, SRC , Wochenendkurs für Küstengewässer	Sa / So	09.00 - 16.00	nach Absprache	2 Tage

DHH-Schulungsraum Bad Salzuflen (Fahrschule Göckemeyer), Extersche Str. 2 in 32105 Bad Salzuflen

Kurs	Kurstag	Uhrzeit	ab	Dauer
198381 Informationsabend - hier erfahren Sie alles über unsere Kursangebote und hier werden gegebenenfalls weitere Kurszeiten abgestimmt.	Mittwoch	ab 19.30	04.09.19	1 Abend
198382 Sportbootführerschein Binnen , Theorie Abendkurs	Mittwoch	19.30 - 22.00	18.09.19	ca. 8 Abende
198383 Sportbootführerschein Binnen , Theorie Intensivkurs	Sa / So	09.00 - 16.00	28.09.19	ca. 3 Tage
198384 Sportbootführerschein See , Theorie Abendkurs	Freitag	19.30 - 22.00	20.09.19	ca. 8 Abende
198385 Sportbootführerschein See , Theorie Intensiv-Wochenendkurs	Sa / So	09.00 - 16.00	05.10.19	ca. 3 Tage
198386 Sportbootführerschein, Motorboot-Praxis (Binnen und See)	nach Absprache	3 x 45 min.	13.09.19	3 Std.
198367 SKS Sportküstenschifferschein , Theorie Abendkurs	Freitag	19.30 - 22.00	06.12.19	ca. 8 Abende
198390 UKW Sprechfunkzeugnis, UBI Abendkurs für Binnengewässer	Samstag	19.30 - 22.00	23.11.19	ca. 5 Abende
198391 UKW Sprechfunkzeugnis, UBI Wochenendkurs für Binnengewässer	Sa / So	09.00 - 16.00	nach Absprache	2 Tage
198392 UKW Sprechfunkzeugnis, SRC Abendkurs für Küstengewässer	Samstag	19.30 - 22.00	14.10.19	ca. 6 Abende
198393 UKW Sprechfunkzeugnis, SRC Wochenendkurs für Küstengewässer	Sa / So	09.00 - 16.00	nach Absprache	2 Tage

Wenn Sie die Prüfung zum Sportbootführerschein komplett ablegen möchten, müssen Sie immer die Motorboot-Praxis dazu buchen.
 Wenn Sie den Sportbootführerschein-See besitzen, benötigen Sie für den Sportbootführerschein-Binnen keine Motorboot-Praxisprüfung.

München

Leitung: Dr. Christiane und Ludwig Vogl
 Fichtenstr. 21, 83623 Dietramszell/Ascholding
 Tel.: 08171-4808834, E-Mail: vogl@dhh.de
 www.dhh.de/muenchen



Schulungsräume:
 Wilhelmshaus, Thierschstraße 46, 80538 München

Was ---->	Sport Boot Führersch. Binnen	Sport Boot Führersch. See	Sport Küsten- schiffer- Schein	Sport See- schiffer Schein	Sport See- schiffer Schein	Astro-Nav. SHS	Seefunk SRC + UBI	Radar- Seminar	Zierknoten u. Spleißen
Wofür ---->	Segeln auf Binnenge- wässern (inkl. Motor)	Motor an der Küste (ohne Segeln)	See-Segeln in der 12-sm- Küstenzone	Baustein Navigation für SSS	Baustein Seemann- schaft für SSS	Hochsee- segeln, weltweite Fahrt	Teilnahme am UKW- Sicher- heits- Seefunk	praktischen Umgang mit Radar- Geräten systema- tisch ken- nenlernen und üben	Praktische Arbeit mit Leinen und Bändsel
Voraus- setzungen ---->	praktischer Grundkurs empfohlen, zumindest aber Mitsegel- Vorkennt- nisse	keine	SBF-Binnen empfohlen, SBF-See zwingend siehe Prüfungster- mine!	SKS (BR) für SSS: SBF-See und mind. 1000 sm	SKS (BR) für SSS: SBF-See und mind. 1000 sm	Für Prü- fung: SSS und 1.000 sm nach SSS	Segel- Erfahrung Küste/See Schul- Englisch	Segel- erfahrung SKS empfohlen	Gute Laune
Uhrzeit ---->	18.30 - 21.00	18.30 - 21.00		Freitag: 18.30 - 21.00 Samstag: 14.00 - 18.00	18.30 - 21.00	18.30 - 21.00	18.30 - 21.00	09.00 - 17.00	18.00 - 21.00 (Zierknoten) 09:00 - 17:00 (Spleißen)
Termine ---->	Di. 05.11. Di. 12.11. Di. 19.11. Di. 26.11. Di. 03.12. Di. 10.12.	Di. 01.10. Di. 08.10. Do. 10.10. Di. 15.10. Do. 17.10. Di. 22.10. Do. 24.10. Di. 05.11. Di. 12.11. Di. 19.11. Di. 26.11. Do. 28.11. Di. 03.12. Di. 10.12.		Fr. 22.11. Sa. 23.11. Fr. 29.11. Sa. 30.11. Fr. 06.12. Sa. 07.12. Fr. 13.12. Sa. 14.12. Fr. 20.12. Sa. 21.12	Mo. 04.11. Mo. 11.11. Mo. 18.11. Mo. 25.11. Mo. 02.12.	Mo. 11.11. Mo. 18.11. Mo. 25.11. Mo. 02.12. Mo. 09.12. Mo. 16.12. 2020: Di. 07.01. Mo. 13.01.	Mo. 04.11. Mo. 11.11. Mo. 18.11. Mo. 25.11. Mo. 02.12. Fr. 06.12. Mo. 09.12.	ganztags Sa. 23.11. nur maximal 6 Teil- nehmer möglich Zur Vertiefung für SSS zu empfehlen	Fr. 22.11. (Zierknoten) Fr. 29.11. (Spleißen)
Kurs Nr. ---->	198921	198922	198923	198924	198926	198928	198929	198930	198932
Prüfung ---->	Sa. 14.12. Theorie	Sa. 09.11. Praxis und Theorie	Sa. 14.12. Theorie	nächste Mögl. Mitte Jan. 2020 Theorie Prien / Chmsee	voraus- sichtl. Sa. 07.12. Theorie Prien / Chmsee		Sa. 14.12. Theorie und Praxis		
Kursleiter ---->	Lukas Vogl	Dr. Christiane Vogl und Ludwig Vogl		Florian Vogl Erlend Luck	Stefan Lang	Dr. Thomas Peters	Dr. Ch. Vogl und Ludwig Vogl	Peter Boot	Günter Dissen

Ruhrgebiet

Leitung: Rainer John
 Graf-Ezzo-Weg 8, 58730 Fröndenberg/Ruhr
 Tel.: 0 2377 7431, Mobil: 0151 40 30 51 34
 E-Mail: john@dhh.de, www.dhh.de/ruhrgebiet
 Technische Unterstützung: Manfred Gatti



Kurs	Kurstitel	Datum/Beginn	Dauer
Kursprogramm Dortmund			
198400	Informations- u. Einführungsveranstaltung in Dortmund	10.09.19	1 Abend
198406	Sportbootführerschein Binnen – Motor und Segel Theorie	30.09.19	6 Abende
198413	Sportbootführerschein See Theorie	10.10.19	8 Abende
198414	Sportbootführerschein See u. Theorie Binnen Motor	10.10.19	10 Abende
198419	Sportküstenschifferschein Theorie	08.10.19	10 Abende
198456	Sportküstenschifferschein Theorie kompakt	09.11.19	4 x Samstag
198420	Sportseeschifferschein Theorie Gesamtkurs	26.09.19	20 Abende
198421	Sportseeschifferschein Teil Navigation u. Seemannschaft	26.09.19	12 Abende
208422	Sportseeschifferschein Teil Schifffahrtsrecht – Wetter – Radar I	Jan. 2020	8 Abende
198440	Sporthochseeschifferschein Gesamtkurs	26.09.19	20 Abende
198441	Sporthochseeschifferschein Teil Navigation u. Handbg von Yachten	26.09.19	12 Abende
208442	Sporthochseeschifferschein Teil Schifffahrtsrecht – Wetter – Radar II	Jan. 2020	8 Abende
198482	Sachkundenachweis für Seenotsignale inkl. Prüfung	09.11.2019	1 Tag

Seglertreffs

Braunschweig

Leitung: Dr. Wolfgang Bachmann
 Tel.: 05307/94 03 70
 E-Mail: bachmann@dhh.de

Heide von Pock
 Tel.: 05303/93 02 80

Im Sommer findet unser regelmäßiges Treffen mit Grillen und Klönschnack im Vereinsheim des SVBS am Südsee (Schrotweg 113 in Braunschweig-Rüningen) statt. Der nächste Termin ist der **25. September 2019**.

Die Seglertreffs in der Wintersaison finden dann wieder jeden letzten Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr im Restaurant „Zum Eichenwald“ (Salzdahlumer Str. 313 in Braunschweig-Mascherode) statt. Die nächsten

Termine sind somit **30. Oktober und 27. November 2019**.

Zu allen Treffs laden wir ebenfalls neue DHH-Mitglieder und weitere Gäste – gerne auch zum „Schnuppern“ – herzlich ein.

Weitere Informationen zu allen Aktivitäten bei Eurer Seglertreffleitung oder im Internet unter „<https://www.dhh.de/braunschweig>“



Informationen über Seglertreffs und deren Aktivitäten erhalten Sie in der Geschäftsstelle

Telefon: 040/44 11 42 50 oder im Internet unter www.dhh.de

Düsseldorf

Leitung: Norbert Knopp
Tel.: 02235/922430
E-Mail: norbert.knopp@gmx.de

Teamer:
Ulrich Hauschild
Dr. Rainer Kruse

DHH-Segler und Freunde aus dem Raum Düsseldorf, Köln, Bonn treffen sich regelmäßig am zweiten Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr. Unser Treffpunkt ist im Restaurant „Alte Rheinfähre“, Fährerweg 22, 40489 Düsseldorf Kaiserswerth. Wir haben Vorträge zu Themen aus der Segelpraxis, Gespräche und Erfahrungsaustausch unter DHH-Seglern, Bootseignern und Charterskippern.

Zu allen Treffen sind Gäste herzlich willkommen. Lassen Sie sich mit Ihrer E-Mail-Adresse beim Seglertreff-Leiter registrieren, dann erhalten Sie Ihre monatliche Einladung.

Hannover

Leitung: Prof. Dr. Hans- Jürgen Ihnen
Tel. privat: 0511-6040346
E-Mail: ihnen@t-online.de

Stellvertreter:
Michael Köhler, Tel: 0511-9584639
E-Mail: Koehler@dhh.de

Die Freunde des Segelsports im Großraum Hannover treffen sich an jedem 3. Donnerstag im Monat ab 19.00 Uhr in den Räumen des Paddelclubs Hannover, Schützenallee 30, 30519 Hannover (Gaststätte „Treffpunkt Bootshaus“). Bei unseren Zusammenkünften ist jeder herzlich willkommen, der sich für den Segelsport interessiert.

Bei unseren nächsten Terminen wollen wir uns voraussichtlich mit folgenden Themen befassen:

- **19. September: Faszination Atlantik**
- **17. Oktober: DGzRS**
- **21. November: Der Untergang der Estonia**
- **19. Dezember: Weihnachtsfeier**

Änderungen und aktuelle Hinweise werden auf der Internetseite der Zweigstelle Hannover (Seglertreff) veröffentlicht. Mitglieder, die sich im E-Mailverteiler befinden, werden per E-Mail benachrichtigt.

Regensburg

Leitung: Gerhild Laumann
Tel.: 094 41/83 36,
E-Mail: laumann@dhh.de

Stellvertreter: Andreas Bäuml
andreasbaeuml@web.de

- **10. September**, Hubertushöhe Von Athen nach Nidris – Eine Überführung, Elke Thur
- **28./29. September**, Absegeln, DHH-CYS, Gerhild Andreas
- **08. Oktober, Hubertushöhe**, Törnberichte, Gerhild Andreas
- **12. November**, Hubertushöhe, Rund um Rügen, Elke Thur, Stefan Berger
- **10. Dezember**, Hubertushöhe, Traditionelles Weihnachtsessen, Gerhild Andreas
- **14. Januar**, Hubertushöhe, Betriebsferien
- **11. Februar**, Hubertushöhe, Schiffbruch zwischen Feuer und Eis – ZDF Reportage-Freydis, Gerhild Andreas

Stuttgart

Leitung:
Wolfgang Scharpfenecker
Tel.: +497141-63537, E-Mail:
wolfgang.scharpfenecker@gmx.de

Stellvertreterin: Jutta Göggerle
E-Mail: jutta@goeggerle.net

Der Stuttgarter DHH-Seglertreff trifft sich jeden 3. Donnerstag im Monat ab 19 Uhr im Restaurant „Haus am See“ am Max-Eyth-See in Stuttgart, Mühlhäuser Straße 331, in der „Anglerstube“. Seglertreffeinladungen mit den aktuellen Themen werden per Mail versendet und sie finden diese in unserer Homepage. (http://www.dhh.de/stuttgart_veranstaltungen_seglertreff.html)

Mi., 11. September 2019, 19.00 Uhr

Informationsabend über staatliche Sportbootführerscheine und Funkbetriebszeugnisse für den Wassersport. Helmut Dietrich, DHH-Zweigstellenleiter Stuttgart, stellt das Ausbildungsprogramm der DHH-Zweigstelle Stuttgart 2019/2020 vor.

Do., 19. September 2019, 20.00 Uhr

Törnbericht über das Gezeitenrevier südliche Bretagne Referenten DHH-Ausbilder Dr. Gregor Coenen-Adt und Dr. Christian Hahner.

Do., 17. Oktober 2019, 20.00 Uhr

Bericht über einen Törn im Toskanischen Archipel 2019. Referent Skipper Wolfgang Scharpfenecker

Do., 21. November, 2019, 20.00 Uhr

Törnbericht Korsika und Sardinien – zwischen Bonifacio und Porto Cervo. Referent Skipper Klaus-Kieslich

Do., 12. Dezember 2019, 19.00 Uhr

Jahresabschlussveranstaltung der DHH-Zweigstelle Stuttgart und des DHH-Seglertreffs Stuttgart. Unsere Themen sind u. a.: Rückblick auf das Jahr 2019, Rückblick DHH Jahreshauptversammlung, Vorstellung des Themenplanes für das Jahr 2020. Ein Beitrag oder ein kleiner Vortrag sind immer stets willkommen. Beamer und Laptop sind vorhanden.



**Der nächste
Redaktionsschluss:
BLAUER PETER 1/2020
15. November 2019**



Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.

DHH 

1. Vorsitzender:

Hans-Christian Bentzin

2. Vorsitzender:

Prof. Dr. Dr. T. F. Hoffmann

**Anschrift der Geschäftsstelle und
Redaktion DER BLAUE PETER**

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.
Rothenbaumchaussee 58, 20148 Hamburg
Tel.: 040/44 11 42 50, Fax: 040/44 45 34
E-Mail: dhh@dhh.de, Internet: www.dhh.de

**Deutscher Hochseesportverband
HANSA e.V.**

Der 1925 gegründete DHH ist mit seinen rund 16.000 Mitgliedern der größte deutsche Segelausbildungsverein und gilt als erste Adresse für Segelausbildung. Die DHH-Yachtschulen in Glücksburg und am Chiemsee verfügen über eine Flotte von insgesamt rund 200 verbandseigenen Booten und Yachten vom Opti bis zur 19-Meter-Yacht. Sie bilden jährlich über 7.000 Seglerinnen und Segler aus. Der DHH ist gemeinnützig, jeder kann Mitglied werden. DHH-Mitgliedern steht die ganze Welt des Segelns offen: Segelkurse für alle Scheine, erlebnisreiche Ausbildungstörns auf den Revieren diesseits und jenseits des Atlantiks, Theorie-Fortbildung und Seglertreffs in vielen Städten in Deutschland und in Österreich. Alle Angebote finden Sie im aktuellen DHH-Programm, das wir Ihnen gern kostenlos zusenden. Weitere Informationen beim DHH Hamburg oder bei den DHH-Yachtschulen.

Hanseatische Yachtschule HYS

Philosophenweg 1, 24960 Glücksburg
Tel.: 0 46 31/60 00 - 0
Fax: 0 46 31/60 00 22
E-Mail: hys@dhh.de

Chiemsee Yachtschule CYS

Harrasser Straße 71-73, 83209 Prien
Tel.: 0 80 51/17 40 und - 6 29 13
Fax: 0 80 51/6 26 92, E-Mail: cys@dhh.de

**Im nächsten Blauen Peter schauen wir
zurück auf die Jubiläumsfeierlichkeiten
an der Chiemsee-Yachtschule**

Impressum

Herausgeber:

Deutscher Hochseesportverband
HANSA e.V., Hamburg
V.i.S.d.P.: Lutz-Henning Müller
Rothenbaumchaussee 58
D-20148 Hamburg
Tel.: 040/44 11 42 50
Fax: 040/44 45 34
E-Mail: dhh@dhh.de

Verlag:

SVG Service Verlag GmbH
Gutenbergstr. 1
23611 Bad Schwartau

Redaktion:

Lutz-Henning Müller,
Corinna Schumann,
Norbert Suxdorf,
E-Mail: schumann@dhh.de

Fotos:

DHH, Georg Hilgemann,
Peter Neumann, Corinna Schumann,
Sven Jürgensen

Anzeigen:

SVG Service Verlag GmbH
Gutenbergstr. 1
23611 Bad Schwartau
Tel. 040/466 64 40-87

Konzept/Satz/Layout:

QUARTO Media GmbH
Wiesendamm 9
22305 Hamburg
Tel.: 040/53 30 88-70
www.quartomedia.com

DER BLAUE PETER erscheint vier Mal im Jahr als Kombiheft mit dem im SVG Service Verlag GmbH herausgegebenen Magazin segeln und wird auch im Internet, z. B. auf www.dhh.de, veröffentlicht. Für Mitglieder des DHH ist der Bezug durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Rechte und Nachdruck:

Die mit Namen gekennzeichneten Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder dessen Redaktion wieder. Für Manuskripte, die unaufgefordert eingesandt werden, übernimmt die Redaktion keine Haftung. Kürzungen von redaktionellen Einsendungen sind ausdrücklich vorbehalten. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe, bleiben dem Herausgeber vorbehalten.