

Der Blaue Peter

Zeitschrift für Segeln und Segelausbildung • 79. Jahrgang

02
24



Over and out?

Waren Papierseekarten gestern?

Aktuell: Neuer Strom von
alten Dächern

GARMIN®

SAIL. RACE.
RELAX.

EXPLORE



QUATIX® 7 PRO

Marine-Smartwatch mit AMOLED-Display und über 80 Sport-Apps.



GPSMAP® X3 SERIE

Premium Kartenplotter mit leistungsstarken Segelfunktionen.



GWIND™ SENSOR

Plug-and-Play-Installation zur Messung der wahren Windgeschwindigkeit.

GARMIN.COM

LIEBE SEGLERINNEN UND SEGLER,

wir leben in Zeiten der Umbrüche. Wir sehen, dass sich Konflikte in der Welt und auch innerhalb Deutschlands verschärfen, Unsicherheit zunimmt und dadurch Tendenzen entstehen, die Nationen, Religionen, politische Systeme sowie Interessengruppen radikalisieren oder zumindest weniger kompromissbereit machen.

Durch und mit dem DHH habe ich persönlich mehr als 16 Länder auf drei Kontinenten angelaufen, hunderte Häfen besucht und so Nordsee, Ostsee, Atlantik, Nordatlantik, den Englischen Kanal sowie die Karibik kennengelernt. An unseren Yachtschulen dürfen wir immer viele ausländische Jugendliche begrüßen – die freundschaftliche Verbundenheit mit der französischen Segelschule „Les Glénans“ sei hier beispielhaft erwähnt.

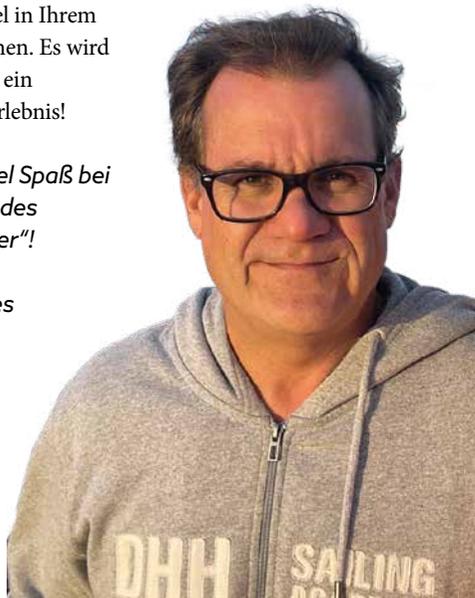
Ganz gleich, ob man beruflich in der Seefahrt unterwegs ist oder als Freizeitsegler, es zeigt sich, dass Toleranz, Hilfsbereitschaft, verantwortungsvolles Handeln und Rücksichtnahme nie an Bedeutung verloren haben.

Wir im DHH haben uns die Aufgabe gegeben, über den Segelsport unseren Teil dazu beizutragen, insbesondere Jugendliche für diese Werte zu begeistern.

Wenn Sie noch keine Urlaubspläne haben, lade ich Sie ein, einen Lehrgang oder Törn für sich, die Kinder oder die Enkel in Ihrem DHH zu buchen. Es wird auf jeden Fall ein besonderes Erlebnis!

Nun aber viel Spaß bei der Lektüre des „Blauen Peter“!

Ihr Jan Rutjes



SPENDENKONTO DHH: Deutsche Bank AG Hamburg
IBAN: DE69 2007 0000 0483 9080 00 / BIC: DEUTDE33XXX



DHH-INTERN

Der Teller vom Chiemsee	04
Neuer Strom von alten Dächern	05



DHH-BERICHT

Ende der Papier-Seekarten?	06
----------------------------	----



DHH-SCHULEN

HYS: Winterarbeiten	08
HYS: ESA Cup / Friendship Regatta	12
HYS: Törn	14
CYS: Vorstellungen der Crew	18



DHH-SERVICE

Familiennachrichten	21
Zweigstellen	24
Seglertreffs	29
Informationen, Impressum	30



DER TELLER VOM CHIEMSEE UND DIE HEILIGE KATHARINA

DIE LÖSUNG EINES RÄTSELS

Schon manche Fotos und andere Dokumente im DHH-Archiv haben uns Rätsel aufgegeben, die dann mit Hilfe unserer Leser gelöst werden konnten. Ähnlich war es auch mit dem bunt dekorierten Teller, der beim Aufräumen im Keller der DHH-Geschäftsstelle gefunden wurde und im vorigen Blauen Peter abgebildet war.

Unsere Leser Rupert Schauer schickte uns eine Mail vom Chiemsee: „Liebe BP-Redaktion, auf der ersten Innenseite wurde nach einem Teller gefragt. Dieser zeigt das Priener Wappen und dürfte von der Töpferei Klampfleuthner auf der Fraueninsel gefertigt sein. Es handelt sich weder um einen Krängungsmesser noch einen stilisierten Sextanten, sondern ein zerbrochenes Rad, welches auf die hl. Katharina hinweist. Ich denke, dass es sich um eine Ehrengabe des Marktes Prien anlässlich eines Jubiläums des DHH in Prien handelt.“ (*Jetzt könnte man sagen: Asche auf unser Haupt! Denn seit fast einem Jahrhundert gibt es unsere Segelschule am Chiemsee – das Priener Wappen sollte dem DHH doch bekannt sein. Oder?*)

Was die Herkunft des Tellers und die „Ehrengabe“ betrifft, haben wir uns an das Rathaus

in Prien gewendet. Aus dem Vorzimmer des Ersten Bürgermeisters kam diese Antwort. Petra Stoib schrieb uns: „Leider ist uns nicht bekannt, wann dieser Teller an den Deutschen Hochseesportverband Hansa bzw. an die Chiemsee-Yachtschule übergeben wurde. Diese Teller mit dem Priener Wappen wurden immer beim Inseltöpfer Georg Klampfleuthner von der Fraueninsel bestellt.“ Das Rätsel bleibt also teilweise ungelöst. Aber worum geht es bei dem zerbrochenen Rad und der Heiligen Katharina?

Katharina von Alexandria ist eine der wichtigsten Heiligen der katholischen und orthodoxen Kirche, sie wird als Märtyrerin verehrt. Sie lebte der Legende nach im frühen vierten Jahrhundert und wurde vom römischen Kaiser wegen ihres Glaubens zum Tode verurteilt. Sie sollte zwischen vier mit Sägen und Nägeln gespickten Rädern gefoltert wer-

den. Auf ihr Gebet hin kam jedoch ein Engel und zerbrach das Folterwerkzeug. Nach ihrer Enthauptung wurden Katharinas sterbliche Überreste von Engeln zum Berg Sinai gebracht, Jahrhunderte später fand man dort ihre Reliquien und baute an dieser Stelle ein Kloster. Die Heilige Katharina zählt zu den vierzehn Nothelfern, sie ist Schutzpatronin der Schulen, der philosophischen Fakultäten, der Näherinnen und Schneiderinnen. Sie ist Patronin zahlreicher Kirchen – und auch der Marktgemeinde Prien.

Das auf dem Teller abgebildete Wappen hat 1967 eine frühere Darstellung ersetzt. Also muss die Übergabe des Tellers an die Chiemsee-Yachtschule nach 1967 stattgefunden haben. Möglicherweise kann sich doch noch jemand an den Anlass erinnern? 

Norbert Suxdorf

SCHATZMEISTER FLORIAN HIERSEMANN ZURÜCKGETRETEN

Liebe DHH-Mitglieder,



ich bin vom meinem Amt als Schatzmeister des DHH zum 31.01.2024 form- und fristgerecht zurückgetreten. Als ehrenamtlicher Ausbilder und Skipper werde ich unsere beiden Yachtschulen weiterhin mit viel Freude unterstützen und ich schließe auch nicht aus, mittel- oder langfristig wieder für ein Gremium des Verbands zu kandidieren. **Ich wünsche dem amtierenden Vorstand für die Zukunft viel Glück und Erfolg.**

Herzliche Grüße, Ihr Florian Hiersemann

NEUER STROM VON ALTEN DÄCHERN

NICHT KLEBEN SONDERN KLOTZEN

Der DHH ist aktuell perfekt durch die letzten wirtschaftlich höchst komplizierten Jahre gekommen. Der moderne Bootspark, die neuen Gebäude, gönnerhafte Hilfen von Privat, und extrem variable Konzepte der Schulen haben ihren Anteil an dieser Situation gehabt. Jetzt besteht die Chance, sich auf das Thema der Stunde zu konzentrieren:

Die Klimaneutralität.

Schon seit mehreren Jahren wird in den Gremien über dieses Thema diskutiert. Jetzt wird es an unseren beiden Schulen umgesetzt. Den Anfang macht die Hanseatische Yachtschule in Glückburg.

Der Vorstand ließ sich zunächst von einem Energie-Berater über konkrete Möglichkeiten informieren. Die Aufgabe bestand darin, dass

die Anlage zunächst Strom liefert, darüber hinaus allerdings auch in der Zukunft flexibel ist, wenn es die Situation erfordert. Aus Kostengründen wurde die aktuelle Analyse zunächst ohne E-Speicher erstellt.

Der Verbrauch an der HYS schwankt im Verlauf des Jahres. Im Winter wird wesentlich weniger Strom verbraucht als im Sommer. Eine Situation, die ideal für Strom aus Sonnenenergie ist. Leider sind die Gebäude in ihrer Ausrichtung nicht alle ideal. Die besten Flächen (je 250 Quadratmeter) der neuen Halle und des Bettenhauses liegen in ihrer Ausrichtung zur Sonne zwischen SSW und WSW, die Flächen der beiden Wirtschaftsgebäude (gesamt 184 Quadratmeter) sind nach SSO ausgerichtet.

Bei der Analyse der verschiedenen Möglichkeiten stellte sich eine Anlage von 99 kWp (kWp bedeutet die maximale Strommenge, die unter optimalen Bedingungen möglich ist) als für uns optimal heraus. Eine 120 kWp-Anlage ist deshalb mit Risiko behaftet, weil diese gegebenenfalls teuer wird, weil dann Abschaltungen für Anlagen über 100 kWp nötig werden.

Die Empfehlung für die Bootshalle an der Fördestraße lautet 40 kWp, da sie dann während der Sommerzeit noch genügend Überschuss für neue Verbraucher abdecken kann. Das würde die Amortisation verbessern. Rechnungen gehen auch hier davon aus, dass sie ohne Batterie-Speicher auskommt. Auch kann eine „Überschussladung (Power to Heat)“ in die Warmwasserbereitung erfolgen.

Für die meisten Laien werden dies alles wenig verständnisvolle Szenarien sein, will doch Otto-Normalverbraucher schließlich nur wissen, wie lange wir dafür aufgenommene Kredite abbezahlen müssen und wieviel CO2 durch all diese Maßnahmen eingespart werden.

Die gesamten Investitionen werden sich bei relativ konstanten Strompreisen nach acht Jahren amortisiert haben. Unser Beitrag an der Verminderung des CO2-Ausstoßes liegen bei 26 Tonnen pro Jahr. Das bedeutet, dass wir in jedem Jahr das Gewicht unseres Flaggschiffes „Glücksburg“ (X-612) in CO2 nicht mehr an die Atmosphäre abgeben. Der DHH ist auf dem richtigen Weg. 

Christoph Schumann



DAS ENDE DER PAPIER-SEEKARTEN? AUCH BEIM DHH?

Eine große Rolle alter Seekarten, Relikte von Ostseetörns in den 1960er Jahren, ist vor einiger Zeit einem Umzug zum Opfer gefallen. Ab in die Tonne. Vorher habe ich sie mir noch einmal angesehen. Die vielen Kurslinien - quer übers Kattegat, von Anholt zur schwedischen Westküste, von Fehmarn nach Bornholm. All die Wegpunkte, Kurs- und Zeitnotizen. Erinnerungen an schöne, auch stürmische Segeltage. Was soll's, weg damit. Wird das demnächst, nicht nur meinen alten Karten, sondern allen Papierkarten so gehen?

Die frühen Seefahrer hielten sich an die Küsten, sie hatten ihre Reviere im Kopf. Im späten Mittelalter kamen die Portolane – Seehandbücher vor allem für das Mittelmeer und Reviere in Nordeuropa, mit nautischen Informationen wie Landmarken, Leuchfeuern und Häfen. Sie wurden durch auf Pergament gezeichnete Karten ergänzt. Die ersten Seekarten waren oft fantasievoll geschmückt und so ungenau, dass sie die Schiffe möglicherweise in Gefahr brachten statt ihnen als zuverlässige Hilfen zu dienen. Karten für die Nord- und Ostsee gibt es seit Mitte des 15. Jahrhunderts, deutsche Seekarten ab Anfang des 19. Jahrhunderts. Ganze Seegebiete waren lange Zeit noch gar nicht kartiert. Seefahrer und Entdecker wie James Cook schufen auf ihren Reisen präzise Karten der von ihnen befahrenen Reviere. Von ihrer Arbeit profitieren wir noch heute.

Wird diese jahrhundertalte Tradition bald beendet werden? Fällt auch sie der Abkehr von Print-Medien zum Opfer? Die Auflagen auf Papier gedruckter Zeitungen und Zeitschriften sinken kontinuierlich, werden durch Online-Ausgaben ersetzt. Wir wollen es wohl nicht anders.

In den USA soll bereits 2025 Schluss sein mit den gedruckten Seekarten. So hat es die dort für die Seekarten verantwortliche National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) verkündet. Die Admiralität des Vereinigten Königreiches plant, ab 2032 keine gedruckten Karten mehr zur Verfügung stellen. Das deutsche Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat sich bisher nicht geäußert.

Noch sind Papierseekarten an Bord als Back-up vorgeschrieben. Amtlich heißt es: „Papierseekarten müssen nach §13 der Schiffssicherheitsverordnung grundsätzlich auf allen Schiffen, Yachten und Booten mitgeführt werden, und sie müssen auf dem neusten Stand berichtigt sein. Die in der Sportschifffahrt üblichen digitalen Seekarten und Kartenplotter dürfen Papierseekarten ergänzen, diese aber nicht ersetzen.“ Aber: Von dieser Pflicht sind Schiffe, auch Sportboote, die mit zwei zugelassenen, voneinander unabhängigen ECDIS-Geräten (EDIS = Electronic Chart Display and Information System) und amtlichen ECDIS-Daten ausgerüstet sind, befreit. Vorgeschrieben ist jedoch die Verwendung von ENC-Vektorkarten

(ENC = Electronic Navigational Chart). Dies gilt bereits seit September 2002.

Wie sehen wir die Entwicklung beim DHH? Welche Argumente gibt es für und gegen die gedruckten Karten? Dazu haben wir Jan P. Leon, Segellehrer an der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg, und Lutz Böhme, Leiter der DHH-Zweigstelle Hamburg, gefragt.

„Unsere großen Yachten sind selbstverständlich mit moderner Navigationstechnik ausgerüstet. Wir fahren auf unseren Yachten zwar mit Plotter und Seekarten, aber die Seekarte wird als Hauptnavigationsmittel genutzt. Der Plotter dient als zusätzliches Navigationsmittel. Papierseekarten gehören bei uns einfach zur Ausbildung.“ Das sagt Jan P. Leon.

Lutz Böhme sieht das Thema Papierseekarte aus zwei Perspektiven: „Einerseits segle ich viel auf großen Eigneryachten mit umfangreicher Technikausstattung; andererseits bin ich Ausbilder für die Yachtführerscheine. In der Praxis an Bord wird die Papierseekarte oft nicht einmal aus dem Kartenfach genommen, wenn es sich nicht gerade um eine Ausbildungsfahrt handelt. Aber eine Papierseekarte bietet immer noch einen besseren Überblick als ein noch so großes Digitalplotterbild. Andererseits sind die Möglichkeiten für Detailsinblendung, Zoomstufen, übergangslosen Kartenwechsel oder Onlineupdates unschlagbare Argumente für die digitale Technik“.

Jan P. Leon ergänzt: „Bei der Planung unserer Ausbildungstörns sind gedruckte Übersegler, Detailkarten und Hafenspläne nach wie vor unentbehrlich. Man kann sich den besseren Überblick über alternative Routen verschaffen und sich schon mal auf eventuell etwas schwierige Situationen vorbereiten.“

Die Elektronik könnte durch technisches Versagen ausfallen, sei es durch Stromausfall oder gar

„Papierseekarten gehören einfach zur Ausbildung an Bord.“

Jan Philip Leon, Segellehrer und Schiffsführer an der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg

„Wir müssen den Fokus auch in Richtung elektronische Seekarte lenken.“

Lutz Böhme DHH-Zweigstellenleiter Hamburg – fährt als Schiffsführer auf DHH-Ausbildungsyachten und bietet auch Eignertrainings an.

Blitzschlag. Ein Argument für die Papierseekarten? Dazu meint Lutz Böhme: „Das oft zitierte Thema Ausfallsicherheit mag ich nicht mehr so recht gelten lassen. Wer sich auf digitale Medien verlassen muss, wird für ein paar hundert Euro auch mindestens ein zusätzliches Tablet zum Electronic Chart Display anschaffen.“

Die neue Technik ist nicht billig. Aber auch die Ausrüstung mit Papierseekarten kostet Geld. Segellehrer Jan P. Leon: „Die Anschaffung der Karten für unsere nächste Törnsaison schlägt mit mehreren tausend Euro zu Buch. Auch der Zeitaufwand für die Berichtigungen ist schließlich ein Kostenfaktor. Wir fahren unsere Törns übrigens fast ausschließlich mit Admiralty-Karten, nutzen aber auch die Sportbootkarten.“

In der Segelsportpresse liest man gelegentlich über Havarien, weil Plotterbilder nicht aussagekräftig genug waren oder nicht richtig gelesen wurden. Jan P. Leon: „Ja, es kann zu Problemen kommen, wenn sich der Schiffsführer allzu sehr auf den Plotter verlässt. Man muss die Fehlermöglichkeiten kennen und darf nur mit aktuellen Informationen arbeiten. Das ist aber nicht immer der Fall. Im Zweifelsfall also auch die gedruckte Karte nutzen.“

Ein Fazit von Lutz Böhme: „Ich denke, wir müssen uns – gerade als Auszubildende – dem Zeitgeist stellen und den Fokus Richtung elektronische Seekarte lenken. Aber die gedruckte Karte hat noch lange nicht ausgedient.“

Gern erinnere ich mich an einen Törn übers westliche Mittelmeer, von Malaga nach Elba, auf dem wir uns bei langen Flaute von Autopiloten steuern ließen und die Mitläufer und Entgegenkommer auf dem Plotter sahen. Auch das hat Spaß gemacht. Aber noch mehr Spaß, bei gutem Wind selbst am Ruder zu stehen – und unseren Kurs auf der Karte einzutragen.

Norbert Suxdorf
Foto: Caroline Schumann

Die Lackierung der „Albatros“



WINTERARBEIT AN DER HYS

In diesem Winter wurden neben den üblichen Arbeiten wie dem Antifouling-Anstrich, dem Lackieren und den Motorwartungen auch wieder bedeutende Großprojekte an unseren Yachten durchgeführt.

Nachdem die Masten unserer Yachten gelegt waren, ging es für die SY „Glücksburg“ ins Nybøl Nor zum Soeholm-Yachtservice und die SY „Albatros“ ging zu Peter Wrede nach Kappeln, um dort eine neue Lackierung zu erhalten.

Dort bekam sie nicht nur einen neuen Anti-fouling Anstrich, sondern es wurde auch der gesamte Motor durch einen 150-PS-Commonrail-Motor ersetzt. Darüber hinaus wurden das Ruderlager und die Steuerseile erneuert und auf den neuesten Stand gebracht.

Die SY „Albatros“ begab sich währenddessen zu Peter Wrede nach Kappeln, um eine neue Lackierung zu erhalten.

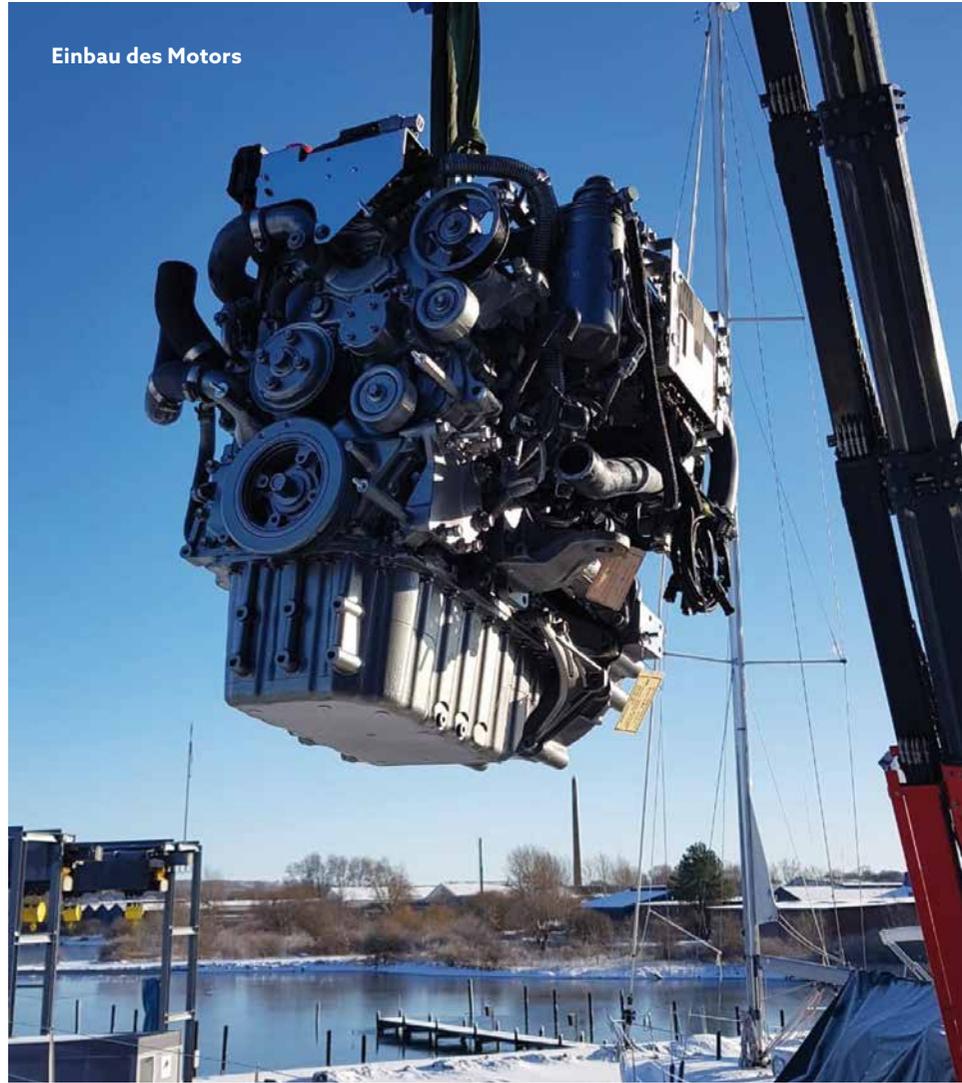
Nach ihrer Rücküberführung wurde auch hier der Motor gegen einen modernen Commonrail-Motor ausgetauscht.

Die SY „Kormoran“ und SY „Möwe“ wurden ebenfalls nicht vernachlässigt, denn sie erhielten ein Flexiteek-Deck im Cockpit, das von der Firma Raumschoots verlegt wurde.

Für die SY „Seadler“ und „Kattegat“ stand ein besonders anspruchsvolles Projekt an – ein komplett neu einlaminiertes Ruderlagergehäuse inklusive Ruderkoker.

Diese aufwendigen Arbeiten wurden von der erfahrenen Firma Andersen Yachting durchgeführt.

Einbau des Motors



Ruderkoker „Seadler“



Einbau Ruderlager „Kattegat“

Die Steg-Anlieferung



Neuer Stegkopf an der HYS



Neue Fingerstege für unsere Motorboote

Alle übrigen Yachten erhielten ebenfalls neue Ruderlager, um eine einwandfreie Funktionalität zu gewährleisten.

Unser Motorboot „Thor“ wurde durch unseren erfahrenen Bootsbauer Gert Petersen im Innenraum nahezu komplett saniert, wodurch das Boot nun in neuem Glanz erstrahlt.

Wegen der starken Auswirkungen der Sturmflut auf die Kopfstege der Atlantikbrücke wurden zwei neue Beton-Schwimmstege von der Firma Pontech geliefert und installiert.

Ende Januar haben wir die neuen Schwimmstege erhalten, die eine erhöhte Stabilität und Sicherheit gewährleisten.

Zusätzlich haben wir für unsere Schlauchboote neue Fingerstege bestellt und installiert, um die gesamte Hafeninfrastuktur auf den neuesten Stand zu bringen.

Die Arbeiten in diesem Winter waren umfangreich und haben dazu beigetragen, dass unsere Flotte in der kommenden Saison in einem besseren Zustand sein wird.

Neben den bereits genannten Projekten wurden auch kleinere Reparaturen und Wartungsarbeiten an allen Booten durchgeführt, um sicherzustellen, dass sie für die kommende Saison bereit sind.



Motor der „Glücksburg“

Der Winter 2023/24 war intensiv, aber wir sind mit den Ergebnissen sehr zufrieden.

Wir freuen uns schon darauf, unsere frisch renovierten Boote im kommenden Frühjahr wieder in See stechen zu sehen und sind sicher, dass sie viele weitere Jahre lang Freude bereiten werden.


Mathilda von Rosen
Jan Philip Leon – Segellehrer, Technik



ZUR FEIER EINER FREUNDSCHAFT

VOM ESA CUP ZUR FRIENDSHIP REGATTA

Im Jahr 2023 wollten wir das Großprojekt 10-jähriges Jubiläum des European Sailing Academies Cup – kurz ESA – angehen. Nach Corona ein schwieriges Unterfangen. Die Ansprechpartner haben in vielen Segelschulen/Segelvereinen gewechselt. Die Verbindungen sind loser geworden und ein Projekt mit der Größe wiederaufleben zu lassen... eine Herausforderung.

Nach einem vielversprechenden Start, mit neuem Logo, einer elegant gestalteten Einladung und der offiziellen Ausschreibung folgte die Aussendung einer „Save the Date“-E-Mail. Leider war die Resonanz trotz intensiver Bemühungen, einschließlich zahlreicher E-Mails und Anrufe an unsere Freunde, zu gering.

Nun könnte man meinen, angesichts dieser Widrigkeiten sei es sinnvoll, die Veranstaltung aufzugeben. Corona hat eben auch hier seine Nachwirkung gezeigt. Doch wir hatten eine andere Idee im Sinn: Wenn der ESA CUP als solches nicht stattfinden kann, warum nicht eine Alternative schaffen?

Unterstützung bekamen wir allen voran von unseren langjährigen Freunden der Segelschule „Les Glénans“ in Frankreich. Diese schrieben prompt auf unsere erste ESA-Cup-Mail zu-

rück. Das gab den Aufwind für unsere kleine Alternativveranstaltung.

Wir feiern an der Hanseatischen Yachtschule unsere deutsch-französische Freundschaft mit Les Glénans und dabei fördern wir ganz nebenbei unseren internen Austausch mit der Chiemsee Yachtschule.

Gesagt getan, die FRIENDSHIP REGATTA 2023 war geboren und fand vom 21. bis 24. September 2023 an der HYS statt.

The Spirit is still there

Am Freitagmorgen ging es endlich los mit dem Segeln. Ab auf die J80 Boote, Gennaker anschlagen, auslaufen aus dem Hafen und Segeln, Segeln, Segeln.

Folgende Teams traten auf der Regattabahn an:

- eine reine Frauencrew von Les Glénans (Steuerfrau: Célia Gironnet)
- eine Crew von Les Glénans (Steuermann: Matthieu Ricque) mit einigen „alten“ Hasen die seit dem ersten ESA Cup im Jahr 2010 dabei waren – das ist wahre Freundschaft und Treue, wenn einige immer wieder mit dabei sind – einfach großartig!
- eine Crew von der HYS (Steuermann: Cedric Carl), die sich spontan aus den helfenden Ausbildern zusammen gesetzt hat
- eine Crew von der HYS (Steuerfrau: Johanna Bentzin), die den DHH-Cup gewonnen hat und sich damit qualifiziert hat für den ESA Cup, in 2023 Alternativ die Friendship Regatta
- eine Crew von der CYS (Steuermann: Marcel Berger), zusammengewürfelt, weil die eigentliche Mannschaft vom DHH-Cup aus zeitlichen Gründen nicht kommen konnte

Von Anfang an spürte man, dass an diesem Wochenende etwas Magisches in der Luft lag. Es ging nicht nur um die Regatta und um den Sieg, sondern vor allem um den Austausch, den Zusammenhalt und wahre Freundschaft unter Seglern.

Diese einzigartige Atmosphäre zeigte sich in zahllosen kleinen Momenten:

Segler unserer Schule die sich in die Küche am Donnerstagabend stellten, um unseren Spätkömmlingen von Chiemsee oder Les Glénans noch etwas Warmes zum Essen zubereiten zu



Die CYS-Crew segelt sich warm

können oder gemeinsames Schrubben der Ruderanlagen unsere J80 Boote am ersten Tag vor dem ersten Auslaufen. Das gemeinsame Feiern von heißen Duellen auf der Regattabahn oder das zusammen aushalten eines Regenschauers auf den Booten.

Selbst die Sprachbarriere spielte an diesen Tagen keine Rolle. Überall an der HYS hörte man Englisch, Deutsch aber auch Französisch. Sah Menschen wie sie sich mit Händen und Füßen verständigten oder Leute die übersetzten. Auch unsere Wettfahrtsleiterin Fiona Greger, wurde ebenfalls nicht im Stich gelassen, falls ihr mal ein englisches Wort entfallen ist.

Es war eben so viel mehr als Zusammenhalt, es war ein „WIR GEFÜHL“ im Raum.

Nach der Regatta folgt die Siegerehrung

Nach den spannenden Duellen auf dem Regat-

tafeld, den Sonnenschüssen auf dem Wasser, den unendlichen Verbesserungen der jeweiligen Teams, fairen Penaltys und kleineren Baustellen an den Schiffen ging nach zwei einmaligen Tagen die Veranstaltung zu Ende.

Und als war das ganze Event nicht schon magisch genug, durften wir im wunderschönsten Sonnenuntergang auf der Dachterrasse unsere Siegerehrung feiern. Dabei musste sich das Team der Hanseatischen Yachtschule um Steuerfrau Johanna gegen das Team von Les Glénans um Steuermann Matthieu geschlagen geben.

Aber letztendlich sind alle Sieger dieser Veranstaltung. Wer einmal diesen Spirit erlebt hat, weiß, dass es sich gelohnt hat, Teil dieser Regatta zu sein. Es ging eben um so viel mehr als nur ums Segel, es geht um Freundschaft und das Gefühl des Zusammenhalts.

Fiona Greger und Karoline Otting

DIE „GLÜCKSBURG“: KURS OST



Die „Glücksburg“ am Anleger in Horta

Von wetterwirksamen Sperrschichten, den südlichen Rändern eines großen Tiefs oder einem Törn, der eigentlich von Horta nach Brest führen sollte.

Wer die Anleger in der Marina in Horta hinunterschlendert, sieht sie gleich, die Hunderte von farbigen Zeichnungen, die Segler aus aller Welt hier hinterlassen haben; immer mit der Jahreszahl und den Namen der Mitsegler versehen. Manche sind verblasst, andere halb übermalt und wieder andere ganz frisch und farbkraftig.

Am Steg K wird man hier auch in Sachen DHH fündig. Drei Bilder zeugen vom Besuch von Yachten des DHH: 2014 und 2015 die „Meltemi“ undn 2023 die „Glücksburg“.

Und die liegt heute, keine 10 Meter entfernt, am Steg. Eine X-612 der renommierten dänischen Werft X-Yachts, die am 11. Mai 1996 auf den Namen „Holnis“ getauft wurde. Von den X-6-Booten entstanden in verschiedenen Varianten insgesamt nur 12 Stück. Für den Verein, der damals zwei dieser Boote anschaffte, eine gewaltige Investition, die nicht ohne die Unterstützung von Sponsoren gestemmt werden konnte. So ist es auch nicht verwunderlich, dass das Boot unter anderem einmal gelb gestrichen war und „World of TUI“ hieß.

Mit knapp 19 Metern Länge und 5 Metern Breite macht das Boot schon etwas her, wenn man es am Anleger liegen sieht – trotz seines stolzen Alters von fast 30 Jahren. Die „Heckgarage“ zur Aufnahme des Dingis und die Hydraulik für den Kicker und das Achterstag waren 1996 sicherlich schon eine Innovation.

Immer wieder wurde die Yacht auf den aktuellen Stand gebracht und Skipper Stefan kennt sich

Zeichnungen in der Marina Horta



bestens damit aus, was wann und wie überarbeitet wurde. 2004 fuhr Stefan zum ersten Mal unter Skipper Bernd Graichen auf der „Glücksburg“ und sagt, er habe das Wesentliche von Bernd gelernt, der ein profunder Kenner dieses Bootes gewesen sei und viele wesentliche Anpassungen initiiert habe.

Die Vorstellung, mit zehn Mitsiegler*innen 1.200 sm zu segeln, ist erst mal gewöhnungsbedürftig, hat aber zugegebenermaßen auch Perspektiven – was die Frequenz der Wachen angeht. Wie so etwas mit der Backschaft zu stemmen ist, da bin ich schon gespannt.

Es ist Sonntagnachmittag und so langsam treffen die Mitsiegler ein. Wir werden neun Männer und eine Frau sein. Auch das Altersspektrum kann sich sehen lassen: Malte ist 19 und hat den Törn von seinen Eltern zu Weihnachten geschenkt bekommen – Karl geht auf die 70 zu und segelt schon lange.

Ingrid wartet auf ihr Gepäck und telefoniert in den kommenden Tagen mehrfach mit dem Lost and Found Service in Lissabon. Entweder es geht niemand ans Telefon oder man beteuert, dass man alles tue, um die Tasche zu finden.

Niemand käme auf die Idee, von Horta aufzubrechen, ohne wenigstens einmal im berühmten Peter Café Sport gewesen zu sein. Wenige Schritte von der Marina entfernt ist dieses Lokal seit stolzen 100 Jahren der Treffpunkt der Segler, die von der Karibik in Richtung Europa segeln oder umgekehrt.

Die Decke und die Wände der Kneipe sind in mehreren Schichten mit Wimpeln und Flaggen von Booten dekoriert, deren Crews hier vorbeigekommen sind.

Wir sind zum Abendessen dort, das internationale Flair dieses Ortes ist deutlich zu spüren. Der



Die Crew der „Glücksburg“ vor dem berühmten Peter Café Sport in Horta

Name des Cafés sollte ehemals die Sportbegeisterung des Wirtes zur Geltung bringen. Seinen vollständigen Namen erhielt das Café dann während des Zweiten Weltkrieges, als ein britischer Offizier den Wirt aufgrund einer Ähnlichkeit zu seinem Sohn Peter ebenfalls Peter nannte. Dieser Spitzname setzte sich fest und so wurde aus dem Café Sport das Peter Café Sport.

Horta war während des Krieges Stützpunkt der Alliierten und das Café der Treffpunkt der britischen und amerikanischen Seeleute. Diese verbreiteten den Ruf des Cafés in ihren Ländern und als in den 1960er- und 1970-Jahren die Zahl der Sport- und Freizeitsegler massiv stieg, wollten viele dieser Segler das legendäre Café auf Fial selbst besuchen, von dem sie schon so viel gehört hatten. Legendar ist auch Peters Gin-Tonic

(3,50 €) und nicht umsonst gibt es sogar eine aktuelle Briefmarke mit Peters Café – das amerikanische Nachrichtenmagazin Newsweek führt das Lokal unter den besten Bars der Welt.

Mittlerweile ist es Dienstag und gestern haben wir eingekauft und das Boot vorbereitet. Alle an Deck liegenden Segel wurden in die Segellast gepackt und die Genua 3 angeschlagen, die Verpflegung unter Deck verstaut.

Bevor wir zu großer Fahrt auf den Atlantik auslaufen, möchte unser Skipper die Crew vorher mit dem großen Boot und den wichtigsten Manövern vertraut machen, und so laufen wir bei bestem Wetter zu einer Proberunde aus. Das Groß wird gesetzt und zum ersten Mal erfährt die Crew, was das für ein riesiges Segel ist. Wir

fahren MOB-Manöver und einige Wenden und Halsen. Gegen 16:30 Uhr sind wir zurück in der Marina.

Wir haben besprochen, am Mittwoch gegen Mittag endgültig auszulaufen, auch wenn Ingrids Tasche noch nicht eingetroffen sein sollte. Wir legen an Ölzeug zusammen, was sich auftreiben lässt, und nach einem Einkauf im Städtchen fühlt sich Ingrid einigermaßen ausgerüstet für den Törn.

Am frühen Nachmittag legen wir ab und motoren in Richtung Norden. Die Ilha do Pico mit dem mächtigen Vulkankegel sowie die Ilha de Sao Jorge und die Ilha Graciosa bleiben an Steuerbord zurück, wir setzen die Segel und sehen die Sonne bald im Westen im Meer versinken. Der Wind kommt achterlich und seine 15 Knoten schieben uns in die erste Nacht. Unser 1.200 sm entferntes Ziel Brest liegt im Nord-Osten von uns, allerdings steht ein riesiges Tief über der Biskaya, sodass eine direkte Route dorthin zunächst nicht möglich ist. Wir wollen so weit nach Norden, wie es geht, und uns dann am südlichen Rand des Tiefs nach Osten bringen lassen.

Da neun Personen für die Wachen zur Verfügung stehen, hat die Schiffsführung entschieden, drei Vier-Stunden-Wachen mit je drei Personen einzurichten – d. h., drei Leute haben zusammen vier Stunden Wache und anschließend acht Stunden Freiwache. Das ist ziemlich komfortabel. Wir wechseln uns anfänglich stündlich – später (bei schwereren Bedingungen) halbstündlich am Ruder ab. Der Skipper und der Schassi Helmut teilen sich die Nachtwachen, sodass bei Bedarf immer einer zu Verfügung steht.

Der Wind nimmt zu, sodass wir zunächst ins zweite, später ins dritte Reff einreffen. Ist das Manöver am Anfang noch etwas „kompliziert“, wird es vom Einreffen zum Ausreffen und wieder zurück allen Crew-Mitgliedern immer geläufiger.

Am dritten Tag weht der Wind aus Westen und wir wollen den Gennaker setzen. Das riesige Segel wird aus der Segellast geholt und angeschlagen. Wir bringen es aus und nehmen die G 3 weg. An Steuerbord steht das große Leichtwindsegel und bringt uns glatt zwei Knoten mehr Fahrt. Das Segeln unter Gennaker erfordert Auf-

merksamkeit und Koordination aller Beteiligten. Aber es ist eine tolle Erfahrung und die Crew lernt unter der Anleitung von Stefan schnell, sicher damit umzugehen.

Wir kommen immer weiter nach Norden und haben irgendwann die Höhe von Brest erreicht – jetzt müsste es nach Osten gehen. Aber der Wind ist einfach nicht da. Trotz Satelliten-Telefon-Verbindung zu „Meno Schraders Wetterwelt“ in Kiel und den neuesten Grib-Daten scheint der Wetterbericht das eine und das reale Wetter das andere zu sein. So wird der Diesel angeworfen und wir laufen fast 24 Stunden unter Motor.

Über dem Wasser liegen riesige Wolkenbänke, die unten wie mit dem Messer abgeschnitten aussehen und in Türmen nach oben steigen. Was ziemlich beeindruckend aussieht, erklärt Wettermann Karl als eine schlichte WWS – eine wetterwirksame Sperrschicht, die verhindert, dass die Toppen der Kumulus-Wolken weiter nach oben wachsen! So einfach ist das also.

Mehrfach kreuzen Wale unseren Kurs, behäbig und in aller Ruhe tauchen sie auf und verschwinden wieder für längere Zeit. Auch Delfine begleiten immer wieder die „Glücksburg“.

Der Wach-Rhythmus spielt sich ein und das Bordleben ist geprägt von Schlafen, Steuern und Kochen. Gerade Letzteres hatte ich mir schwierig vorgestellt, da es doch um Mengen geht, mit denen man es normalerweise auf einem Törn nicht zu tun bekommt. So wird also gekocht, was unter den Umständen möglich ist – und das ist bei starkem Seegang schon eine Herausforderung. Bald kristallisiert sich eine Gruppe heraus, die sich um die Verpflegung und den Abwasch kümmert, aber es gibt natürlich auch diejenigen, die lieber essen als kochen. Es kommen verschiedene Nudelgerichte auf den Tisch, Gemüse in verschiedenen Varianten und wir backen Brot, das frisch und duftend aus dem schaukelnden Ofen kommend immer reißenden Absatz findet. Etwas schwieriger gestaltet sich das Kaffeekochen. Nachdem zum zweiten Mal eine halbvollständige Kanne durch die Kombüse geschossen kam, wird nach besseren Lösungen gesucht. Im Waschbecken fest verkeilt hält eine Person den Filter und eine andere füllt ganz kleine Wassermengen nach. So dauert das Ganze zwar länger, aber es gibt wenigstens einen Schluck für jeden.



Bei den Segelmanövern packen alle mit an



Zehn Personen zu versorgen und die Backschaft zu stemmen ist schon eine Herausforderung

Am Anfang unseres Törns war es sehr heiß (um die 30 Grad), aber je weiter wir nach Norden kommen, desto frischer wird's um die Nase. Manchmal hängen die Wolken tief und es regnet. Dann kommen die Wachen durchnässt nach unten und die nassen Klamotten muffeln im Boot. Manchmal wird sogar die Heizung angestellt.

Am fünften Tag (Sonntag) ist er plötzlich da, der Wind, und weht stetig mit 23 bis 26 Knoten aus Südwest. Unter dem Groß im zweiten Reff und der G 3 läuft das Boot jetzt bis zu 10 Knoten. Die Welle hat auf etwa drei Meter zugenommen.

Es sind jetzt noch ca. 660 sm bis Brest, das sollten wir also in etwa 80 Stunden schaffen, wenn die Verhältnisse so bleiben.

Es wird wieder Nacht und der Wind erreicht in Böen schon mal 30 Knoten. Bevor es ganz dunkel wird, nehmen wir das Groß ins dritte Reff, aber die Geschwindigkeit bleibt trotzdem fast gleich. Jetzt wird halbstündig am Ruder gewechselt und das Steuern verlangt viel Konzentration. Immer wieder schieben seitliche Wellen das Boot aus dem Kurs, dann heißt es gegensteuern. Irgendwie ist es ein unangenehmes, ja fast beklemmendes Gefühl, mit hoher Geschwindigkeit in eine

solch schwarze Wand hineinzudonnern. Oft kommt die Gischt seitlich aus dem Nichts und duscht die überraschten Wachen im Cockpit.

Am Montag gibt es neue Wetternachrichten: Von Norden zieht ein weiteres starkes Tief die französische Atlantikküste hinab. Für Mittwoch wird in der Höhe von Brest mit 40 Knoten Wind und 6 Meter Welle gerechnet, was die Weiterfahrt nach Brest blockiert. Stefan telefoniert mehrfach mit der Wetterwelt und dem DHH. Zieht das Tief vor uns durch? Wird das vielleicht doch nicht so heftig wie befürchtet? Am Mittag fällt die Entscheidung: Wir ändern erneut den Kurs und navigieren nach La Coruña an der spanischen Nordküste. Bis dorthin sind es etwa 320 sm.

Um auf direktem Kurs dorthin zu gelangen, müssen wir mehrmals halsen, und zudem nehmen die AIS-Signale im Plotter deutlich zu, je näher wir der Küste kommen. Gespenstisch tauchen nachts am Horizont die Lichter der großen Schiffe auf und verschwinden im Dunst. Je nach Geschwindigkeit und Kurs dieser Schiffe ist eine intensive Beobachtung erforderlich, um die „Glücksburg“ gut freizuhalten.

Mittwochmorgen 6.00 Uhr, im strömenden Regen, kommt er schließlich in Sicht, der älteste



*Claus bei der
Positionsbestimmung*

noch in Dienst stehende Leuchtturm der Welt – der berühmte Herkulesturm von La Coruña. Erst überlegen wir zu ankern, aber als es langsam heller wird, funken wir die Marina an und bekommen einen Liegeplatz zugewiesen. Das Groß wird aufgetucht und das Boot zum Einlaufen vorbereitet. Schließlich machen wir bei Nieselregen in La Coruña fest. Für die 1.071 sm haben wir knapp acht Tage gebraucht und davon sind wir sieben Tage gesegelt.

Was bleibt zu sagen?

Die „Glücksburg“ ist ein großartiges Boot, das aber im Handling auch Kraft kostet. Zehn Personen an Bord, daran gewöhnt man sich mit der Zeit – auch an die Mengen, die beim Kochen verarbeitet werden müssen. Eine kompetente und umsichtige Schiffsführung, die ihr Handwerk von Grund auf versteht, sowie eine Crew, die sich in vorbildlicher Weise eingebracht hat. Dass wir nicht in Brest, sondern in La Coruña gelandet sind, hat sicherlich irgendetwas mit den „wetterwirksamen Sperrschichten“ und deren Wirkung auf die Kumuluswolken zu tun – aber auch das wird sich sicherlich noch klären. ➤

Text: Matthias Demeter

Fotos: Matthias Demeter und weitere Mitglieder der Crew der „Glücksburg“.

- Ein Jahr Stammcrew -

Hätte ich auch nicht gedacht, dass ich das einmal von mir behaupten würde, als ich Pfingsten 2016 das erste Mal meine Koje im Hansahaus der CYS, Zimmer „Hannover“ hieß es damals noch, bezog. „Urlaub am Chiemsee“ stand schon länger auf der Wunschliste, die Idee, daraus einen Segelurlaub zu machen, schlich sich dann nach und nach ein, und so landete ich schlussendlich an der CYS. Nach einer zwar nassen, aber windreichen Woche auf den J/80 stand eines fest: „Ich komme wieder!“

Von da an war ich regelmäßig an der Schule zu sehen, anfangs noch als Teilnehmer, später war ich immer wieder in der Küche, der Ausbildung und der Landbetreuung ehrenamtlich tätig. Ein zwischenzeitlich erfolgter Arbeitgeberwechsel und ein Umzug in den Landkreis Traunstein ermöglichten die letzten Jahre obendrein auch den ein oder anderen spontanen Besuch nach Feierabend oder am Wochenende. Als ich dann im Sommer 2022 gefragt wurde, ob ich in das Team eintreten möchte, ließ meine Antwort nicht lange auf sich warten, zumal das Ganze gefühlt sowieso schon eine Weile unausgesprochen im Raum gestanden hatte.

Begonnen habe ich dann pünktlich zum Saisonende, naja, zumindest zum Ende der Segelsaison, denn danach gibt es ja bekanntlich auch noch die Zeit der Winterarbeiten. In dieser „2. Saison“ werden Häuser und Flotte auf Vordermann gebracht sowie die neue Saison geplant. Gerade dieser Winter 2022/23 war speziell und es war zugegebenermaßen nicht leicht, nach 11 Jahren im Hochbau eine Baustelle vor der Nase zu haben ohne mitzumischen. Ansonsten sind die Winter zwar arbeitsreich, aber ziemlich unspektakulär. Portionsweise kamen die Boote in die Halle, es wurde poliert, geschliffen, gespachtelt und lackiert. Nebenbei war auch immer wieder Talent als Möbelpacker gefragt,



Philipp Ott

und als das Frühjahr näher kam, wurde fleißig gekrant. Masten stellen, Segel anschlagen und Ausrüsten der Boote waren die letzten Tätigkeiten, bevor es ernst wurde.

Dann war es so weit: Saisonstart!

Das Erstausbilderseminar mit angehängtem Ansegeln im April waren überaus gut besucht und im Anschluss ging es direkt mit Schulklassensegeln und den ersten regulären Kursteilnehmern los. In der ersten Woche durfte ich zusammen mit Lucky die „Speedweek“ ausrichten. D. h.: Schnelles, sportliches Segeln auf den J/80 sowie Reggatraining stehen im Fokus. Zugegeben, etwas neidisch war ich schon, als ich vom Motorboot aus beobachtete, wie die ersten Gennaker, wenn auch „nur“ die etwas kleineren für Schulzwecke, den kräftigen Ostwind einfingen.

Killende Segel!

Da hat wohl jemand ungewollt angeluvt ... In der Nachbesprechung wird die Situation rekonstruiert und der Grund gefunden. Was dieser unscheinbare Niederholer doch für einen Unterschied machen kann ... Im Laufe der Woche werden Trimm und Manöver optimiert, das Timing beim Start verbessert und die Bahnmarken immer enger gerundet. Zu sehen, dass der eigene Unterricht ankommt, ist wohl das

beste Feedback, welches man erhalten kann. So macht Unterrichten Spaß!

Die folgende Zeit verbrachte ich dann teils auf dem Wasser, teils an Land, denn leider hatte Dietmar, unser Bootsbauer, einen längeren verletzungsbedingten Ausfall. Das Fertigstellen der Winterarbeiten an den Kleinbooten sowie laufende Reparaturen lagen deshalb vorerst in meiner Verantwortung.

Langsam wurde es wärmer, noch vor den Pfingstferien war auch das Hansa-Haus wieder zum Bezug freigegeben und die Hauptsaison begann. Spätestens von da an ging alles Schlag auf Schlag. Ein Kurs folgte auf den nächsten, Katamaran, Schulklassen, Grundscheinkurse und Praxistraining wechselten wöchentlich, außerdem konnte ich mehrmals den „alten Hasen“ assistieren bzw. die SBF-Praxisausbildung übernehmen. In diesem Rhythmus ereignisreicher Wochen verging der Sommer gefühlt wie im Flug.

Apropos Ereignisse: Wo viele Leute sind, passiert auch viel, und einiges bleibt einem dann doch in Erinnerung: Eine Kat-Crew, welcher an einem Tag der Mast abhanden gekommen war und der am nächsten Tag ein Rumpf komplett volllief (beides wohlgermerkt unverschuldet),

eine Horde Dinos auf der Fraueninsel, eine Ausbilder-Optiregatta und die lautstarken „Tipps“ des laufenden Optikurses vom Steg aus, ein Handy, welches, nicht nass werden sollte und im Rumpf einer Jolle verschwand; ein Fahrzeug schwäbischer Produktion rollte vom Parkplatz durchs Fenster des Freizeitraums, das Hansa-Haus wurde eingeweiht, eine Aira, die nachts im Sturm abhanden kam und am südlichen Seeufer so akkurat neben einem Steg auf Grund lief, dass sie bei der Suche erst mal unentdeckt blieb, einer der vielen Streiche unserer Kurzausbilder oder die Inselfrage, „Endgegner“ einer jeden Woche. Nicht selten wartete ich bis Feierabend sehnsüchtig auf einen Koffer und die berühmten Worte „Herzlich willkommen bei der Fernsehsendung ‚Verstehen Sie Spaß?‘“.

Ab September wurde es wieder ruhiger, Jollen und Katamarane wurden abgebaut und eingewintert (*danke noch mal an Babsi und Benita für die spontane Hilfe*) und die letzten Wochen verliefen ganz entspannt. Zum Absegeln der Ausbilder herrschte noch einmal großer Trubel, eine Wettfahrt zur Fraueninsel gepaart mit einem Rätsel zu Schule und Revier sowie die Verabschiedung von Timo und Lucky am Abend standen auf dem Plan. Nach dem gelungenen Samstag leerte sich die Schule sonntags dann recht zügig, bis zum Nachmittag hatten sich auch die letzten verabschiedet.

Nun war es geschafft!

Meine erste Saison in der CYS-Stammcrew ist vorüber und die kommenden, ruhigeren Wochen tun jetzt auch mal gut. Abschließend kann ich nur eines sagen: Das erste Jahr war spannend, ich freue mich auf viele weitere mit euch! 

Philipp Ott



Neu im Segel-Stamm der CYS, Georg Pfützner

Liebe Segler und Seglerinnen,

Michael bat mich, ein paar Zeilen über meine Person zu verfassen, damit ihr euch ein besseres Bild von mir machen könnt. In der Tat schreibe ich sogar sehr gerne und werde jetzt einen kleinen Abriss meiner letzten 4 Jahrzehnte geben:

Zuallererst möchte ich sagen, dass ich schon zeitlebens gern in den Segelnachwuchsausbildung bzw. in die Vermittlung dieses faszinierenden Sports gehen wollte. Aufgewachsen bin ich bei meinen Eltern und mit zwei jüngeren Geschwistern in Ostberlin. Meine Mutter war zu dieser Zeit als Berufstätigerin für die Berliner Staatsoper tätig, wodurch ich schon zeitig mit klassischen Klängen in Berührung kam. Eventuell sind die Ursprünge meiner umfangreichen Chortätigkeit hier zu suchen.

Zeitgleich sorgten meine Eltern glücklicherweise für einen Ausgleich zur Großstadt und so kamen wir Kinder beizeiten in den Genuss von Landluft und Dauercampingatmosphäre am Senftenberger See, der heute zum Naherholungsgebiet der sogenannten Lausitzer Seenlandschaft gehört. Hierbei handelt es sich um geflutete und renaturierte Tagebaulöcher. Wie ihr euch denken könnt, resultiert die Affinität zum Wassersport bereits aus der damaligen Zeit, ich war zarte 13 Jahre jung. Zuerst lernte ich autodidaktisch Windsurfen und später, als die sportliche DDR-Yoxy-Jolle (die einer Ixylon ähnelt, aber deutlich regattatauglicher ist) meines Opas nur noch herumstand, ließen wir uns auch in diesem Bereich einweisen. Und obwohl (oder weil?) ich beim Erlernen des Windsurfens fast ertrunken war, verbrachten wir jede freie Minute auf verschiedenen Jollen, tasteten uns peu à peu

an die Grenzen und sogar vereinzelt an den Regattasport heran. Jede Saison arbeitete ich mit meinem besten Freund parallel an einer Wassersportschule, wir vermieteten Tretboote, gaben einführende Windsurfskurse und sorgten einfach für den reibungslosen Ablauf an dieser Station.

1998 zog ich mit meiner Familie nach Dresden, wo wir aufgrund der Wiedervereinigung nun unser Wohneigentum beziehen durften. Im Jahr 2001 machte ich mein Abitur und anschließend gleich noch den Wehrersatzdienst an einer Sozialstation. Anschließend zog mich die Neugier zum Disneyland Paris nach Frankreich, wo ich als Animator ein Jahr lang als Cowboy und natürlich ;) als Kapitän arbeitete.

Für das Lehramtsstudium ging ich anschließend an die Pädagogische Hochschule Freiburg und schloss im Jahr 2012 mein 2. Staatsexamen für den Bereich Grund- und Hauptschule ab. Nun konnte ich endlich in die große weite Welt ziehen und so landete ich als Deutschlehrer an der Deutschen Schule Temuco in Chile, quasi am Ende der Welt. Da sich die Motivation für das Erlernen meiner Muttersprache dort jedoch sehr in Grenzen hielt, siedelte ich nach einem Jahr nach Sibirien über, genauer gesagt nach Omsk, wo ich 3 Jahre lang als entsendete Lehrkraft für die Zentralstelle für das Auslandsschulwesen (ZfA) tätig war. Diese Arbeit hat mich nachhaltig und vor allem sehr positiv bereichert und immer wieder denke ich gern und voller Dankbarkeit an diese Zeit zurück. Natürlich habe ich viele Kontakte in dieses riesige Land mit seinen unglaublich gastfreundlichen

Menschen. Einzig das Wetter erschwerte meine Leidenschaft, weil ich das Medium Wasser doch tatsächlich lieber in flüssigem Aggregatzustand erlebe. Eine Zweigstelle des DHH am Baikalsee, so schön er ist, wäre vermutlich unwirtschaftlich ;).

Da das Segeln in diesen Lebensabschnitten leider deutlich zu kurz kam, sorgte ich zurück in Deutschland umgehend für Abhilfe. Es zog mich zugleich an die Ostsee, und kurzerhand genehmigte ich mir ein Sabbat-Jahr und erwarb eine Varianta 65. Da ich durch glückliche Umstände noch einen festen Wasserliegeplatz in einem kleinen örtlichen Segelverein bekam, konnte ich – zumeist einhand – durch die herrlichen Boddengewässer Rügens segeln. Etwas später ergänzte ich meine private Flotte sogar noch mit einer Bombardier Invitation, einem kanadischen Einmannboot ähnlich einem Laser, welches ich immer noch besitze und nutze.

Als ich nach diesem Jahr wieder zur Schule ging, musste ich erkennen, dass ich nicht mehr ins deutsche Schulsystem passte bzw. dieses sich in den letzten Jahren stark verändert hatte, und daher orientierte ich mich beruflich um. Bis zum jetzigen Moment bereue ich diesen großen und auch sehr einschneidenden Schritt keineswegs.

Im Jahr 2023 kündigte ich meinen sicheren Job als Assistent der Geschäftsführung im Bereich der erneuerbaren Energien, weil ich immer wieder spürte, dass ich aufs Wasser muss. Ich bewarb mich als Segelpraktikant an einer alteingesessenen Wassersportschule auf Rügen, sattelte alle 75 Pferde meines historischen Campingfahrzeugs und fuhr los. Es war mein Ziel, dass ich anschließend beide VDWS-Lizenzen (Stufe 2) für den Bereich Segeln und Windsurfen erwerben wollte. Da wir Topcat-Vertreter waren, fand die Segelprüfung auf Katamaranen statt, was mir

aufgrund einer alten Erfahrung am Gardasee überhaupt nicht zuträglich schien. Getrieben durch meinen Ehrgeiz legte ich dennoch eine sehr gute praktische Prüfung ab. Dieser Sommer hat mir außerdem bestätigt, dass ich am Wasser zu Hause bin, und deshalb bewarb ich mich beim DHH, da ich nach all den Erfahrungen gern auch sesshaft werden möchte. Und hier bin ich. Sollte ich mal nicht auf dem Wasser sein, dann denke und rede ich vom Wasser, träume vom Wasser, besinge oder fotografiere passioniert das Wasser bzw. pflege mein anderes Hobby, die Fremdsprachen. Weitere Anekdoten gern bei einem Weißbier am Stammtisch...

Ich freue mich auf die neue Saison & möglichst viele neue Bekanntschaften rund um meine größte Leidenschaft, das Segeln! 

Herzlichst! Georg Pfützner

Wir suchen zur Verstärkung unseres Teams an der Yachtschule in Prien in Vollzeit eine/n

SEGELLEHRER*IN m/w/d



ÜBER UNS:

Die Chiemsee Yachtschule des Deutschen Hochseesportverbandes Hansa zählt mit über 2500 Kursteilnehmern zu den größten Segelschulen Deutschlands. Herzstück der Yachtschule ist ein vielfältiges Kursprogramm für Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Zum Programm gehören auch Schulklassenfahrten und Familienevents. Eine große und moderne Flotte sowie top ausgestattete helle Unterrichtsräume sorgen für ein gutes Arbeitsumfeld immer mit Blick auf den See.

Interessiert?

Dann schick uns deine Bewerbungsunterlagen (Anschreiben, Lebenslauf, sowie aussagekräftige Zeugnisse) an wimmer@dhh.de.
Für Rückfragen erreichst du uns unter
Tel. 08051/17 40.

WIR BIETEN:

- Festanstellung, ganzjährig und unbefristet in einer zukunftssicheren Branche
- Ein tolles Team mit Begeisterung und Leidenschaft für das Segeln
- Einen anspruchsvollen, vielseitigen und außergewöhnlichen Job, nahe an der Natur
- Eine individuelle Förderung und eigenverantwortliches Arbeiten
- Aufstiegsmöglichkeiten

DU SOLLTEST MITBRINGEN:

- Segelerfahrung und Leidenschaft für den Segelsport
- Teamfähigkeit und Organisationstalent
- Eigenständige, verantwortungsbewusste Arbeitsweise
- Gute Umgangsformen, sicheres Auftreten sowie Freude am Umgang mit Menschen
- Sicherer Umgang mit MS Office
- Handwerkliches Geschick

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!



👑	Rita Dubbers-Albrecht	15.12.	95
👑	Siegfried Freiburger	25.12.	90
👑	Dr. Wolf-Dieter Kollmeier	16.01.	90
👑	Klaus Grah	08.02.	90
	Prof. Werner Beug	09.02.	90
👑	Dipl.-Kfm. Sebastian Schmidt	03.01.	85
	Siegfried Geldner	17.01.	85
	Prof. Dr. Christian von Deuster	23.01.	85
	Dr. Helga Andersen	29.01.	85
👑	Jürgen Vahlberg	12.02.	85
	Heino Weden	28.02.	85
	Hans-Joachim Schröder	10.03.	85
👑	Gert Vonhoff	13.03.	85
	Albert Schenk	04.02.	75

👑 Träger der Goldenen Ehrennadel

EINE GEBURT ZEIGEN AN



18.02.2023
MARLENE ANTONIA

Benjamin und
Dr. Caroline Lehold
geb. Osberghaus,
Hamburg

DURCH TOD VERLOREN WIR:



2023	Klaus Wecker , Frankfurt
03.2023	Jochen Woite , Köln
04.2023	Heinz Gawron , München
04.09.2023	Torsten Rückoldt , Brake
01.10.2023	Prof. Robert M. Switzer , Göttingen
12.10.2023	Prof. Dr. Dieter Wiebecke , Würzburg
22.10.2023	Alfred Joseph Latka , Rhumspringe
09.11.2023	Peter Humpa , Lehre
15.11.2023	Dr. Rainer Terinde , Ulm
26.11.2023	Philipp Adolf Buddenberg , Bad Driburg
28.11.2023	Maria Nonfon , Berlin
12.2023	Dr. Helmut Otto , Eltville
12.12.2023	Wolfgang Hoffmann , Buxtehude
13.12.2023	Reinhold Mayr , Eschenau
14.12.2023	Konrad Kieslinger , Gundelfingen a.d. Donau
22.12.2023	Manfred Böhm , Seesen
24.12.2023	Dr. Stefan Foag , Bad Endorf
26.12.2023	Olaf Timmermann , Berlin
01.2024	Prof. Karl Bayer , Schlagenbad
22.01.2024	Eberhard Michael , Wesel
03.02.2024	Dr. Sigismund von Rabenau , Kiel

ES HABEN SICH VERMÄHLT



19.01.2024

PETER & SOPHIE LENDECKE

(geb. Zimmermann), Potsdam

DER „BLAUE PETER“ MEIN WEG ZUM DHH



Karl-Heinz Hapke

Es war im Winter 1977, als ich mit der Bahn von Kiel nach Bonn fuhr. Ich hatte mich beruflich verändert und pendelte am Wochenende zwischen meiner Familie und meinem neuen Dienstort.

Im Zugabteil fiel mein Blick auf eine Seglerzeitung mit dem Namen „Der Blaue Peter“.



< **Diana III -
1991**

Name und Inhalt weckten mein Interesse. Als Segler war mir bekannt, dass „Der Blaue Peter“ für die Signalfolge „P“ steht. Diese Flagge, deren Bedeutung heute sehr nostalgisch anmutet, wurde auf Schiffen gesetzt, wenn diese den Hafen innerhalb der nächsten 24 Stunden verlassen wollten. Mit dem Setzen des „Blauen Peter“ sollte den handeltreibenden Unternehmen Gelegenheit gegeben werden, ihre Ware rechtzeitig anzuliefern und Außenstände einzutreiben. Auch den schiffszugehörigen Matrosen an Land wurde auf diese Weise signalisiert, rechtzeitig von den Mädels Abschied zu nehmen. Warum der „Deutsche Hochseesportverband Hansa“ diese Flagge als Logo für seine Verbandszeitschrift gewählt hat, ist nur zu erraten, lässt Raum für Spekulationen und setzt der Phantasie der Leser keine Grenzen. Ich muss gestehen, dass mir der DHH bis zu meiner Bahnfahrt nach Bonn unbekannt war. Ich war in Travemünde aufgewachsen und mein Vater, selbst begeisterter Segler, hatte mir dieses wunderschöne Hobby „spielend“ beigebracht.

Aber zurück zum „Blauen Peter“. In der im Zugabteil vorgefundenen Ausgabe stieß ich auf einen Beitrag über einen Segeltörn rund Korsika. Dieser sehr interessante, von der Segelcrew gemeinsam verfasste Törnbericht, weckte mein Interesse am DHH. Am



< Übernahme flüssigen Proviant

v Selbstversorger



nächsten Tag erzählte ich meinem Kollegen von meiner Bekanntschaft mit dem „Blauen Peter“ und dem DHH. Er war ebenfalls Segler, hatte seine Kenntnisse an der Chiemsee Yachtschule (CYS) erworben. Gemeinsam wollten wir den nächsthöheren Segelschein erwerben. Den BR-Schein (heute SKS) hatten wir beide schon in der Tasche. Der Unterricht hierzu fand unter der Leitung von Horst Franke, dem damaligen Leiter der DHH-Zweigstelle Euskirchen, statt. Den praktischen Teil wollten mein Kollege und ich gemeinsam im Oktober 1978 während eines Seetörns rund Fünen auf der „Ingorata“, der legendären Gaffelketch der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg (HYS), erwerben. Skipper dieses großartigen Schiffes war Dieter „Didi“ Schubert, der mir noch einige Tricks für die Führung dieses schönen Zweimasters beibrachte und mich für die praktische Prüfung fit machte.

Jahre später war es Felix von Winterfeld, der mir im September 1991 auf meinem Praxistörn für den C-Schein (heute SHS) den letzten Schliff gab. „Sein“ Schiff war die „Diana III“. Gebucht hatte ich einen Seetörn nach Norwegen, doch Felix konnte unsere Crew überreden, statt nach Norwegen Richtung Osten, entlang der mecklenburgischen Küste nach Bornholm zu segeln. Felix machte uns diesen Seetörn in einem Seegebiet, das für uns Segler aus dem Westen bis zum Fall der

Mauer so gut wie verschlossen war, schmackhaft. Der Törn und die Herzlichkeit der an dieser Küste beheimateten Segler, bleiben für mich unvergessen. Sie versorgten uns mit wertvollen Tipps für unsere Weiterfahrt. Besser hätte mein Praxistörn für den C-Scheins nicht laufen können.

Nachdem der „Sporthochseeschifferschein“ (SHS) den C-Schein ablöste, lies ich diesen umschreiben und erhielt den „Sporthochseeschifferschein“ Nr. 207, und der DHH wäre nicht der DHH, wenn er mein Interesse am Hochseesegeln nicht erkannt und motiviert hätte, mich für ihn zu engagieren. „Atze“ Lehmann heuerte mich als Schiffsführer an und seit dieser Zeit fuhr ich jährlich wiederkehrend viele wunderschöne, oftmals 14-tägige Seetörns auf der Ostsee und im Mittelmeer. Auch der Atlantik zog mich in seinen Bann und „Chris“, Flaggschiff der „Yachtschule Elba“, brachte unsere Crew bis zu den karibischen Inseln St. Lucia und Martinique.

Warum erzähle ich das alles? Es sind im Leben manchmal diese Zufälle, die das „Seglerleben“ prägen. Was der „Blaue Peter“ seinerzeit bei mir bewirkte, schaffen heute die modernen Medien und das Internet. Wer segeln möchte, ist mit zwei Klicks bei einer Suchmaschine auf der Website des DHH. Die Welt ist digitaler und das Internet unverzichtbar geworden.

Heute steht das vielfältige Angebot des DHH weltweit jeder am Segelsport interessierten Person zur Verfügung und ich bin mir sicher, dass bei vielen Nutzern dieser Website das gleiche Interesse am DHH geweckt wird wie bei mir während meiner Bahnfahrt von Kiel nach Bonn vor 47 Jahren. Das Internet hat es möglich gemacht, sich schnell und umfassend zu informieren, dennoch möchte ich auch in Zukunft auf den „Blauen Peter“ mit seinen interessanten Beiträgen nicht verzichten.



Karl-Heinz Hapke



ZWEIGSTELLENKURSE



NEWSLETTER-ANMELDUNG

Bis zum Ende des Jahres werden wir monatlich in einem DHH-Newsletter auch über die Neuigkeiten der Zweigstellen berichten. Melden Sie sich daher direkt zum DHH-Newsletter an.
www.dhh.de/highlights2/newsletter

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.

BONN

Leitung: Dirk Dettmann
Rheinaustraße 60
53225 Bonn

Tel.: 0151 4310 0525
E-Mail: dettmann@dhh.de
www.dhh.de/bonn



Kurse in Bonn Veranstaltungsort: WSV Blau-Weiß BN-Graurheindorf

Nr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
238575	SSS-Modul Wetter	2 x samstags	März 2024
248505	Wetter-Seminar	2 x samstags	März 2024
248507	Funkzeugnis Short Range Certificate (SRC)	1 x freitags und 1 x samstags	März 2024
248509	Funkzeugnis Binnenschiffahrtfunk (UBI) nur zusammen mit 248507	1 x samstags	März 2024
248510	Sporthochseeschifferschein (SHS)	6 x montags	Februar 2024
248512	Seminar Astronomische Navigation (I) Veranstaltungsort: Köln, Gästehaus Deutsche Sporthochschule	1 x samstags und 1 x sonntags (ein Wochenende)	Februar 2024

Weitere Informationen zu den Kursen sind auf der Webseite www.dhh.de/bonn erhältlich.

BRAUNSCHWEIG

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

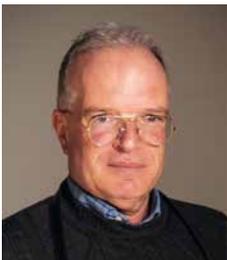


Die zweite Lehrgangsserie der Ausbildungssaison 2023/2024 hat im Januar 2024 begonnen. Wie bei den bisherigen Kursen konnten wir wieder eine große Zahl an Teilnehmern begrüßen. Einige Themen finden erst im März, April und Mai statt, so dass eine Teilnahme an diesen Kursen ggf. noch möglich ist.

Die nächste Lehrgangsserie wird voraussichtlich Ende August 2024 mit einem Informationsabend beginnen, an dem eine ausführliche Übersicht über die Sportbootführerscheine, die Funkzeugnisse und die Fachkundenachweise sowie die Ausbildungsmöglichkeiten gegeben wird. Hier besteht auch ausreichend Gelegenheit zur Klärung offener Fragen.

Weitere Informationen zur Ausbildung bei der Zweigstellenleitung oder aktuell im Internet unter www.dhh.de/braunschweig

WIEN



Leitung: Heinz Drstak
Rothneusiedlerstraße 20
A-2332 Hennersdorf

Tel.: +43 664 1028210w
E-Mail: drstak@dhh.de
www.dhh.de/wien

Der Sommer kommt bestimmt. Mit ihm der Spaß beim Segeln und Motorbootfahren. Vor dem Vergnügen geht es ans Lernen, eine Prüfung und den Erwerb eines ersten amtlichen Führerscheines. Der Sportbootführerschein-See ist ein guter Einstieg in die Sportseeschifffahrt. Je besser deren Grundlagen in Theorie und Praxis erlernt werden, desto besser, auch für spätere höherwertige Ausbildungen.

Für alle angehenden Seefahrer bietet die Zweigstelle Wien wieder den bewährten Frühjahrskurs an. Start ist am 9. März 2024, geplant sind drei Wochenenden, jeweils Samstag und Sonntag. Anmeldung (Kursnummer 249101) über die Seite: www.dhh.de/zweigstelle-wien/kursangebot

Fragen werden gerne via E-Mail oder Telefon (+43 664 1028210) beantwortet.



HANNOVER

Leitung: Michael Köhler
Tel.: 0511 958 46-39
Fax: 0511 958 46-41

E-Mail: koehler@dhh.de
www.dhh.de/hannover

Die Kurse finden, so weit nicht anders angegeben, in Hannover, Plathnerstr. 5 A, 3. OG, statt, zum Teil als Onlinekurs

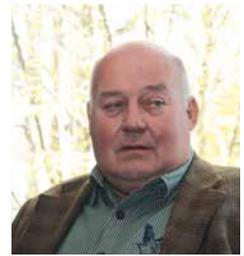


K.Nr.	Kurznr.	Kurstitel	Beginn	Kursdauer
Führerscheinkurse				
248111	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	02.03.24	2 Wochenenden
248113	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	02.03.24	2 Wochenenden und 1 Montag
248115	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen	02.03.24	2 Wochenenden und 1 Montag
248120	SSS-N	Sportseeschifferschein Modul Navigation	27.01.24	10 Termine, teilweise online
248121	SSS-S	Sportseeschifferschein Modul Seemannschaft	15.01.24	3 Termine, teilweise online
248124	SHS	Sporthochseeschifferschein (SHS) Intensivkurs, inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs	09.03.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248125	SHS-A	Modul Astro Navigation	09.03.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248126	SHS-R	Modul Schifffahrtsrecht	09.03.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248127	SHS-H	Modul "Handhabung von Yachten"	09.03.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248128	SHS-W	Modul Wetterkunde	09.03.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248129	SKS-I	Sportküstenschifferschein (SKS) Intensivkurs an 3 Wochenenden	09.02.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248130	SSS-I	Sportseeschifferschein (SSS) Intensivkurs an 4 Wochenenden	19.01.24	4 Wochenenden, 2 Online, 2 Präsenz
Funkurse				
248135	SRC	Short Range Certificate (SRC)	24.02.24	2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz
248136	LRC	Long Range Certificate (LRC)	06.04.24	2 Wochenenden als Online Kurs
248138	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 248135 & 248136	24.02.24	4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz
Workshops und Sonderveranstaltungen				
248140	FKN	Fachkundenachweis Pyro (FKN)	27.04.24	1 Samstag, WSV, Altwarmbüchen/ Präsenz und Online
248141	SAB	Software/Apps an Bord	13.01.24	1 Samstag, Online per Zoom
248143	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk/incl. Übungsmaterial	13.04.24	1 Wochenende

MINDEN / OSTWESTFALEN-LIPPE

Leitung: Johannes Indermark
Riedweg 6
32107 Bad Salzuflen

Tel.: 05222 961664
E-Mail: indermark@dhh.de
www.dhh.de/ostwestfalenlippe



Kurse in Minden

Ständig neue Kurse · Info 0170 8927128

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
248302	Sportbootführerschein Binnen	21.02.2024	6 Abende
248303		17.03.2024	2 Sa. oder So.
248304	Sportbootführerschein SEE	22.02.2024	8 Abende
248305		23.03.2024	3 Sa. oder So.
248306	Kombikurs SBF Binnen und SBF See	20.02.2024	12 Abende
248307		23.03.2024	5 Sa. oder So.
248308	Sportküstenschifferschein (SKS)	16.04.2024	12 Abende
248309	SRC	25.02.2024	3 Sa. oder So.
248310	UBI	28.04.2024	Sa. / So.
	Motorboot Praxis 3 UE	Nach Absprache	

Kurse in Bad Salzuflen

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
248341	Sportbootführerschein Binnen	06.03.2024	6 Abende
248342	Sportbootführerschein SEE	08.03.2024	8 Abende
248343	Kombikurs SBF Binnen und SBF See	06.03.2024	12 Abende
248344	SRC	03.03.2024	Sa / So
248345	UBI	21.04.2024	Sa / So



MÜNCHEN

Leitung: Dr. Christiane und Ludwig Vogl
Fichtenstr. 21
83623 Dietramszell/Ascholding

Tel.: 08171-4808834
E-Mail: vogl@dhh.de
www.dhh.de/muenchen



Die Zweigstelle München bietet im Frühjahr noch folgende Kurse an:

- Yacht- und Charterversicherung 25.04. 19:00 Kurs Nr. 248961
- Radarseminar 27.04. von 09:00 bis 17:00 Kurs Nr. 248910

Die Kurse finden im Wilhelmsgymnasium in München in der Thierschstr. 46 statt.

PS: Und wer glaubt, Versicherung ist langweilig, der kennt Timo Elfes noch nicht.

MANNHEIM/LUDWIGSHAFEN

Leitung: Bodo Wawrzinek
Fichtestraße 22
67227 Frankenthal

Tel.: 06233/29 89 80
E-Mail: wawrzinek@dhh.de
www.dhh.de/mannheim



Bitte eine Direktbuchung über www.dhh.de/zweigstelle-mannheim/kursangebot. Vielen Dank!

Kursnr.	Veranstaltung	Termin	Dauer
248603	Short Range Certificate/UBI	14.02.24	4 x Mi
248604	Sportseeschifferschein (Recht/Seemannschaft)	29.02.24	10 x Do
248605	Sportbootführerschein See	11.03.24	7 x Mo/1 x Sa
248606	Sportküstenschifferschein	27.03.24	9 x Mi
248607	Sportseeschifferschein (Navigation/Wetter)	09.05.24	9 x Do/1 x Sa
248609	Astro mit HO-Tafeln	17.05.24	1 x Fr/1 x Sa
248608	Long Range Certificate (Aufbau)	12.06.24	4 x Mi

Seglertreffs

INFORMATIONEN ÜBER SEGLERTREFFS UND DEREN AKTIVITÄTEN
ERHALTEN SIE IN DER GESCHÄFTSSTELLE

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

BRAUNSCHWEIG

Leitung: Dr. Wolfgang Bachmann
Glatzer Straße 1
38110 Braunschweig

Tel. 05307 - 940370
E-Mail: bachmann@dhh.de

Unser alljährliches Ansegeln mit Kuttern und Folkebooten an der Hanseatischen Yacht- schule Glücksburg ist für Mitte Mai geplant. Der aktuelle Planungsstand wird auf unseren Internetseiten bekannt gegeben.

Die Seglertreffs finden wie gewohnt an jedem letzten Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr statt. In der Wintersaison treffen wir uns noch am 27. März und 24. April im Restaurant „Zum Eichenwald“ (Salzdahlumer Str. 313 in Braunschweig-Mascherode), in der Sommersaison dann wieder regelmäßig zum Grillen mit Klönschnack im Vereinsheim des SVBS am Südsee (Schrotweg 113 in Braunschweig-Rüningen) am 29. Mai, 26. Juni, 31. Juli und 28. August 2024.

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

Aktuelle Informationen über Vorträge, Reise- berichte und zusätzliche Aktivitäten werden auf unserer Internetseite unter www.dhh.de/seglertreff-braunschweig/veranstaltungen veröffentlicht.

HANNOVER

Leitung: Prof. Dr. Hans-Jürgen Ihnen
Tel.: 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 im Clubraum des Hotels Courtyard am Maschsee, Arthur- Menge-Ufer 3, 30169 Hannover. 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. März: Reise ins niederländische Wattenmeer mit einem Plattbodenschiff
- 18. April: Mit dem Containerfrachter zu den Kanarischen Inseln
- 16. Mai: Der Untergang der MS München
- 22. Juni: Ausflug des Seglertreffs zur Kieler Woche und Fahrt mit einem Traditionsschiff (Für die Teilnahme ist ein Anmeldung zwingend erforderlich)

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.

STUTTGART

Leitung: Wolfgang Scharpfenecker
Tel.: +497141-63537
Wolfgang.scharpfenecker@gmx.de

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

Der Stuttgarter DHH-Seglertreff findet jeden 3. Donnerstag im Monat im Restaurant „Haus am See“ am Max-Eyth-See in Stuttgart, Mühlhäuser Straße 311, in der „Anglerstube“ statt. Die Küche im Restaurant „Haus am See“ hat in den Wintermonaten nur bis 20.00Uhr geöffnet. Ein herzliches Dankeschön an den Wirt Herrn Waiblinger, er stellt uns die „Anglerstube“ auch in diesem Jahr unentgeltlich zur Verfügung für unsere Treffen.

Seglertreffeinladungen mit den aktuellen Themen werden per Mail versendet. Stets willkommen sind Vorträge und Anregungen für einen lebendigen Seglertreff.

Möchten Sie in unsere Verteilerliste „Newsletter-Informationen des Seglertreffs Stuttgart“ aufgenommen werden, senden Sie bitte eine Mail an Wolfgang.scharpfenecker@gmx.de. Segelinteressierte sind jederzeit herzlich willkommen! Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Die nächsten geplanten Seglertrefftermine im Jahr 2024:

- Do., 14. März 2024
Vortragsbeginn 19.30 Uhr mit dem Thema „Seemannschaft: Hafenmanöver mit Leinenhilfe, die Häfen werden immer voller. Das Anlegen und Ablegen findet auf engsten Raum statt.“
- Do., 18. April 2024, Vortragsbeginn 20 Uhr
- Do., 16. Mai 2024, Vortragsbeginn 20 Uhr
- Do., 20. Juni 2024, Vortragsbeginn 20 Uhr
- Do., 18. Juli 2024, Vortragsbeginn 20 Uhr



Der nächste
Redaktionsschluss:
DER BLAUE PETER
03/2024
03.05.2024



Wir arbeiten
an der Chronik
für das
Jubiläumsjahr.

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.

DHH 

1. Vorsitzender:

Prof. Dr. Dr. T. F. Hoffmann

2. Vorsitzende: Karoline Otting

Anschrift der Geschäftsstelle und

Redaktion DER BLAUE PETER

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.

Rothenbaumchausee 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 verbands-eigenen 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 auf unserer Homepage www.dhh.de, oder lassen Sie sich gern telefonisch beraten unter 04631-6000-0.

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hochseesportverband
HANSA e.V., Hamburg
Rothenbaumchausee 58
D-20148 Hamburg

Tel.: 040/44 11 42 50

Fax: 040/44 45 34

E-Mail: dhh@dhh.de

Redaktion:

Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann,

Corinna Schumann,

Norbert Suxdorf,

E-Mail: schumann@dhh.de

Fotos:

DHH und DHH-Archiv,
Georg Hilgemann,
Corinna Schumann

Verlag & Anzeigen:

John Warning C. C. GmbH

Wiesendamm 9

22305 Hamburg

Tel.: 040/53 30 88-80

www.johnwarning.de

Druck:

Silber Druck oHG

Otto-Hahn-Straße 25

34253 Lohfelden

DER BLAUE PETER erscheint vier Mal im Jahr 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.





Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



— Spendenfinanziert —



„ALS WÄREN WIR EIN OPTI“

22 Schäden im Zusammenhang mit Orcas wickelte Pantaenius alleine 2022 ab. Einer betraf Dr. Eckart Diesch und seine Familie.



Scannen Sie den QR-Code, um die ganze Geschichte zu lesen.

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN