

Der Blaue Peter

Zeitschrift für Segeln und Segelausbildung • 77. Jahrgang

01
—
22



Törns, Törns, Törns

Es geht wieder los – daran müssen
Neulinge unbedingt denken

„Ostsee“

Die eiserne Lady innen ohne –
„Atze“ Lehmann erinnert sich

KEINE ZEIT FÜR WINTERSCHLAF

UNSER THEORIEPROGRAMM 2021

Fit für die neue Saison – wer im Sommer Spaß haben will, bildet sich im Winter weiter! Mit seinen 11 Zweigstellen in Deutschland bietet der DHH ein breit gefächertes Angebot an theoretischer Fortbildung im Winterhalbjahr.



LIEBE SEGLERINNEN UND SEGLER,

eine spannende und in vielen Bereichen sehr anspruchsvolle Segelsaison ist an unseren beiden Yachtschulen im Oktober beendet worden. Trotz widriger Umstände zu Beginn ist das Jahr 2021 für den Verband sehr erfreulich verlaufen.

Unter der Führung von Jochen Kopf und Michael Wimmer haben die Teams an der Hanseatischen Yachtschule und der Chiemsee Yachtschule Herausragendes geleistet. Mit einem deutlichen Zuwachs an Teilnehmern*innen, äußerst zufriedenen Gästen, einer fundierten Ausbildung mit persönlicher Betreuung und nicht zuletzt einem disziplinierten Kostenbewusstsein werden wir dieses Jahr auch wirtschaftlich positiv abschließen. Für diese Leistung möchte ich mich, auch im Namen des gesamten Vorstandes, bei den Schulleitern und deren Teams herzlich bedanken.

Besonders erwähnen möchte ich auch unser differenziertes Hygienekonzept. Sämtliche Maßnahmen wurden von allen Beteiligten positiv aufgenommen und gut umgesetzt. Auch das strenge Testregime während der gesamten Saison hat sich ohne Einschränkungen bewährt. Ich befürchte, dass wir dieses Konzept auch im nächsten Jahr benötigen werden. Die Umsetzung wird für die Schulen nach den Erfahrungen der abgelaufenen Saison kein Problem sein. Auch im kommenden Jahr steht für uns die Sicherheit unserer Teilnehmer*innen an erster Stelle.

Die durch krankheitsbedingte Ausfälle unter Druck geratene Mannschaft der Geschäftsstelle ist seit Wochen wieder vollzählig an Bord. Insbesondere im Bereich der Buchhaltung muss Liegengebliebenes aufgearbeitet werden, ohne Aktuelles aus den Augen zu verlieren. Auch dieser Crew möchte ich meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen.

Seit dem 2. November ist unser Programm 2022 auf unserer Internetseite einsehbar und online buchbar. Ich bin überzeugt, dass uns ein sehr vielfältiges und ansprechendes Programm gelungen ist. Es lohnt sich bestimmt, dass Sie einen Blick auf das Kurs- und Törnangebot werfen – eine Buchung würde uns natürlich noch mehr freuen.

In den kommenden Ausgaben des Blauen Peters werden wir Ihnen die Gremiumsmitglieder persönlich vorstellen, die ab Januar 2022 Ihren Verband lenken.

Ich wünsche Ihnen und uns allen ein gesundheitlich und seglerisch gutes Jahr 2022 und verbleibe mit den besten Grüßen,

Ihr Tomas Hoffmann



DHH-SCHULEN

HYS: Das erste Mal auf Törn	04
HYS: Historie – Ostsee	09
HYS/CYS: Ausbilder	14
CYS: Gummibärchen Automat	15
CYS: Meisterschaft	16
CYS: Ladies Sailing	18
CYS: Eine besondere Woche	20



DHH-HISTORIE

Fundstück	26
Blick in die 80er Jahre	27
Cowes-Pants	28
SKH	30



DHH-SERVICE

Familiennachrichten	29
Zweigstellen-Kurse	32
Seglertreffs	40
Ehrennadeln	42
Informationen, Impressum	46

SPENDENKONTO DHH:

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

DAS ERSTE MAL AUF TÖRN

Wie wird es sein zum ersten Mal auf einer großen Yacht, auf See und kein Land in Sicht? Vielleicht sogar nachts? Was wird von einer Törn-Crew erwartet? Worauf sollte man vorbereitet sein? Darüber sprachen wir mit Hans-Christian Bentzin, DHH-Geschäftsführer, ehemaliger 1. Vorsitzender des Verbandes und seit vielen Jahren auch Skipper auf Yachten der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg.

Die Törnziele

- mit der „Glücksburg“ gen Island
- mit der „Albatros“ durch die Ostsee
- mit der „Seeadler“ in die Nordsee



Siehe Online-Katalog 2022



„Albatros“, eine X48

„Der erste Törn soll ein schönes Erlebnis sein. Aber an Bord einer Yacht ist vieles anders und spannender als bei einem normalen Landurlaub. Darauf sollte man vorbereitet sein.“

Hans-Christian Bentzin ist oft genug mit Crewmitgliedern gesegelt, die auf Yachten des DHH ihren ersten Seetörn segelten. Er weiß auch um die Fragen und Probleme, die dabei auftauchen können.

„Die beste Vorbereitung auf den ersten Seetörn ist natürlich eine solide Grundausbildung an einer unserer Yachtschulen. Da bekommt man die Sicherheit im Umgang mit Pinne und Schoten und bekommt ein Gefühl dafür, was einen beim Segeln erwartet. Wie man in einer Crew zusammenarbeitet, wie man mit Wind und Wetter zurecht kommt, auch wenn es mal härter weht. Und auf unseren Ausbildungsbooten an den Yachtschulen – J80, Aira 22, Folkeboot, Hanseaten-Kieljolle – kann man

sich schon mal an ein Dickschiff-Gefühl gewöhnen.“

Diese Grundausbildung ist zwar keine Bedingung, jeder kann beim DHH einen Seetörn mitsegeln, der sich zutraut, bei Wind und Wetter auf einer Yacht unterwegs zu sein. Aber Hans-Christian Bentzin kann eine solide Grundausbildung nur empfehlen. „Man sollte sich auch nicht zu viel zutrauen und sich nicht gleich Island und Rund England als Einstieg vornehmen. Der erste Törn soll ja kein Überlebenstraining sein. Besser wäre es, erstmal zum Beispiel in der dänischen Inselwelt Seeluft zu schnuppern und das Leben auf einer großen Yacht kennen zu lernen. Gerade für Einsteiger bieten wir diese Törns an.“

DHH- SEETÖRNS 2022

**Das Angebot kann kurzfristig
aktuellen Entwicklungen –
zum Beispiel in der Corona-
Pandemie – angepasst werden.**

SEETÖRNS OSTSEE:

Nr.	Schiff	Dauer	Start	Ende
224501	X-482 Albatros	2 W.	29.05.	11.06.
224502	X-482 Albatros	1 W.	12.06.	18.06.
224503	X-482 Albatros	2 W.	19.06.	02.07.
224504	X-482 Albatros	2 W.	03.07.	16.07.
224505	X-482 Albatros	2 W.	17.07.	30.07.
224506	X-482 Albatros	2 W.	31.07.	13.08.
224507	X-482 Albatros	2 W.	14.08.	27.08.
224508	X-482 Albatros	2 W.	28.08.	10.09.
224509	X-482 Albatros	2 W.	11.09.	24.09.
224510	X-482 Albatros	2 W.	25.09.	08.10.

SEETÖRNS OSTSEE / NORDSEE / ATLANTIK:

Nr.	Schiff	Dauer	Start	Ende
224701	X-612 Glücksborg	2 W.	01.05.	14.05.
224702	X-612 Glücksborg	2 W.	15.05.	28.05.
224703	X-612 Glücksborg	2 W.	29.05.	11.06.
224704	X-612 Glücksborg	2 W.	12.06.	25.06.
224705	X-612 Glücksborg	2 W.	26.06.	09.07.
224706	X-612 Glücksborg	2 W.	10.07.	23.07.
224707	X-612 Glücksborg	2 W.	24.07.	06.08.
224708	X-612 Glücksborg	2 W.	07.08.	20.08.
224709	X-612 Glücksborg	2 W.	21.08.	03.09.
224710	X-612 Glücksborg	2 W.	04.09.	17.09.
224711	X-612 Glücksborg	2 W.	18.09.	01.10.
224601	X-482 Seeadler	2 W.	01.05.	14.05.
224602	X-482 Seeadler	2 W.	15.05.	28.05.
224603	X-482 Seeadler	2 W.	29.05.	11.06.
224604	X-482 Seeadler	2 W.	12.06.	25.06.
224605	X-482 Seeadler	2 W.	26.06.	09.07.
224606	X-482 Seeadler	2 W.	10.07.	23.07.
224607	X-482 Seeadler	2 W.	24.07.	06.08.
224608	X-482 Seeadler	2 W.	07.08.	20.08.
224609	X-482 Seeadler	2 W.	21.08.	03.09.
224610	X-482 Seeadler	2 W.	04.09.	17.09.
224611	X-482 Seeadler	2 W.	18.09.	01.10.

Was ist am Leben auf einer Yacht zuerst sehr ungewohnt?

„Unsere modernen Yachten bieten im Unterschied zu den Yachten früherer Zeiten*, wie ich sie noch erlebt habe, einen relativ großzügigen Lebensraum. Aber man hat natürlich kein eigenes Zimmer wie in einem Hotel, man teilt sich eine Kabine, und man ist Tag und Nacht an Bord mit den anderen Crewmitgliedern enger zusammen. Da ist Toleranz gefragt, man muss sich auch zurücknehmen können. Sonst kann die gute Stimmung an Bord auch mal leiden.“ Und wenn man ab und zu doch etwas mehr Privatsphäre braucht? „Natürlich kann man sich auch mal zurückziehen, auf dem Vordeck bei ruhigen Bedingungen den Horizont genießen, im Hafen die Füße vertreten, ins Café gehen oder ähnliches. Diese Möglichkeiten gibt es ja immer.“

Was ist noch wichtig beim Zusammenleben an Bord?

„Vor allem Offenheit gegenüber anderen Menschen. Man sollte jeden mit seinen individuellen Eigenheiten akzeptieren können. Mitmachen, teilnehmen, nicht abseits stehen, so kann jeder Einzelne zum Gelingen eines Törns beitragen. Die Arbeit an Bord zur sicheren Törnführung wird gemeinschaftlich erledigt. Auch das Putzen, das Kochen, Tischdecken, Abwaschen. Vor dem Ablegen wird ein Plan aufgestellt, auf dem jeder an Bord seine Pflichten findet. Aber das alles schweißt auch zusammen. Wir erleben es im DHH immer wieder, dass in einer Crew Freundschaften wachsen, die über den Törn hinaus bestehen, oft ein Leben lang.“

Und dann gibt es noch das Thema Ordnung im Schiff. Es

ist nicht schön für die anderen, wenn man seine persönlichen Sachen in der Kabine und auf der Koje verstreut herumliegen lässt. Aber, darauf weist Hans-Christian Bentzin besonders hin: „Auf See ist Ordnung vor allem ein Sicherheitsfaktor. Wer beim Wachwechsel oder erst recht bei einem plötzlichen Wetterwechsel schnell an Deck gebraucht wird, der sollte nicht erst lange nach seiner Sicherheitsausrüstung, dem Ölzeug, den Seestiefeln oder seinen warmen Klamotten kramen. Alles muss griffbereit liegen. Auch Salon und Pantry sollten immer aufgeräumt sein, schon damit bei Seegang nichts herumfliegt. An Land heißt es Unordnung, auf See kann es Bruch geben. Dafür ist an Bord jeder mit verantwortlich.“

Thema Seegang: Wie steht es mit der Seekrankheit? „Ja, Seekrankheit kann jeden packen, sogar erfahrene Segler und

*) Ab Seite 09 dieser Ausgabe schildert Atze Lehmann in seinem Beitrag „Ostsee – eiserne Lady mit sprödem Charme“, was Törn Teilnehmer auf dieser legendären Ausbildungsyacht der HYS (Baujahr um 1895) damals erwartete: null Komfort, rudimentäre Technik, aber großes Segelerlebnis.



„An Bord und auf See ist einer auf den anderen angewiesen, niemand kann egoistische Wege gehen. Ausschließlich die Belange und Erfordernisse des Schiffes und seiner Besatzung bestimmen auf See die Tätigkeit, die Entschlüsse.“

Rudolf Koppenhagen, Leiter der Hanseatischen Yachtschule 1963 – 1975 und legendärer Navigator auf Atlantik-Regatten.

Die X-612 „Glücksburg“ der Hanseatischen Yachtschule

Seeleute. Wichtig ist genug zu trinken – Tee, Brühe – und etwas Leichtes zu essen. Viele bleiben aber auch verschont oder spüren nur leichtes Unwohlsein. Wichtig ist, keine Angst vor der Seekrankheit zu haben und möglichst aktiv zu bleiben. Es gibt ja auch Medikamente, aber da ist ein Gespräch mit dem Arzt empfehlenswert. Im Übrigen, auf Seekranke wird natürlich so weit wie möglich Rücksicht genommen.“

Wie kommt man als Neuling mit der ganzen Technik an Bord zurecht? „Unsere modernen Yachten sind schon ziemlich komplex. Aber wir schubsen unsere neuen Törnerteilnehmer

ja nicht ins kalte Wasser. Vor dem Ablegen am ersten Törnort gibt der Schiffsführer eine ausführliche Einweisung in das Schiff, von der Bedienung der Schot- und Fallwischen bis zum Backofen. Unterwegs hat man immer die Chance, sich alles noch mal genau erklären zu lassen. Hier gilt: Wer nicht fragt, bleibt dumm. Auch unsere Schassis (Schiffsführer-Assistenten) helfen immer gern.“

Wo können Einsteiger bei ihrem ersten Törn noch Nachholbedarf oder Probleme haben? „Da fallen mir zwei Situationen ein“, sagt Hans-Christian Bentzin: „Zum ersten Mal am Ruder

und beim ersten Nachtsegeln. Es ist schon ein Unterschied, ob man eine Jolle oder ein kleineres Kielboot mit der Pinne steuert oder am Ruder einer Hochseejacht steht und das ganze große Schiff vor sich hat. Das erfordert Übung, und da ist besonders bei mehr Wind und Seegang sehr viel mehr Konzentration gefragt. Aber auf unseren Törns wird auch hier niemand überfordert und bekommt die Hilfestellung, die er am Anfang braucht.“



Eine der schnellen Hochseeyachten des DHH: „Seeadler“, eine X-482

Und das erste Mal bei Nacht? Ist das vielleicht unheimlich? „Gerade nachts kann es auf See besonders schön sein, sich am Ruder an einem Stern zu orientieren, die Leuchtfener am Horizont zu beobachten. Das ist schon ein Erlebnis. Aber klar: Eine ungestörte Bauernnacht zum Durchschlafen gibt es beim Nachts segeln nur im Hafen oder vor Anker. Denn es muss auf See Wache gegangen werden, da muss jeder mal ran. Auch wer nachts Freiwache hat, kann nicht unbedingt damit rechnen, völlig ungestört durchzuschlafen. Der Schiffsbetrieb geht ja weiter, mit Winschenknarren und Wellengeräuschen. Ganz abgesehen von stürmischen Nächten, in denen es im Seegang richtig laut an Bord werden kann.“

Der Kapitän eines Segelschiffes als 'Master next God' der absolute Herrscher an Bord? Das war einmal, sagt Hans-Christian Bentzin. „Ein DHH-Schiffsführer sieht sich als Teamplayer, der seine Entscheidungen der Crew erklärt und mit ihr abspricht. Allerdings hat der Skipper die volle Verantwortung für die

Sicherheit von Crew und Schiff. Wenn es drauf ankommt, muss er Entscheidungen treffen, ohne lange zu diskutieren. Das muss jedes Crewmitglied verstehen und akzeptieren“.

Und auch dies ist Hans-Christian Bentzin wichtig: „Den Schiffsführer eines Seetörns lernt man nicht erst an Bord kennen. Er nimmt schon einige Wochen vorher Kontakt mit seinen Crewmitgliedern auf, stellt sich vor und spricht alle eventuellen Themen an, auch zum geplanten Segelrevier, der Routenplanung, der Verpflegung, dem Zeitplan und den Wetterbedingungen, die eventuell zu erwarten sind. Außerdem kommt mit der Buchungsbestätigung ein ausführliches Infoblatt mit Hinweisen, unter anderem zur richtigen Kleidung, zur Verpflegung – übrigens auch für Vegetarier, Allergiker und Veganer – sowie zur Bordkasse.“

Das Gespräch mit Hans-Christian Bentzin führte Norbert Suxdorf

INFO

Diese drei Schiffe wurden in Dänemark auf der für ihre schnellen Designs bekannten X-Werft in Haderslev gebaut.

Die X-612 „Glücksburg“ ist 18,29 m lang, 5,10 m breit und hat eine Segelfläche von 204 qm. Der Crew stehen in vier separaten Kammern insgesamt 10 Kojen zur Verfügung. Zu jeder Kammer gehört ein Dusch-WC-Raum. Der Yanmar-Diesel leistet 110 PS.

Die X-482 „Seeadler“ und „Albatros“ sind 14,50 m lang, 4,40 m breit und haben eine Segelfläche von 125 qm. In den vier separaten Kammern stehen insgesamt acht Kojen sowie zwei Dusch- und WC-Räume zur Verfügung. Ihre Yanmar-Diesels leisten 75 PS.

„OSTSEE“, EISERNE LADY MIT SPRÖDEM CHARME

Schiffsnamen sind weiblich. So auch der der „Ostsee“. Aber weibliche Wesen sind unterschiedlich, und wenn männliche Begutachter über sie sagen „sie hätten etwas“, dann meist in dem Zusammenhang, dass sie irgendetwas haben, was nachhaltig neugierig macht. Ich bewundere Menschen, die sich Namen merken können. Bei mir sind es eher Bilder, die ich abgespeichert habe und sofort wiedererkenne.

So auch bei dem Suchbild im BP 4/2014, auf der die „Ostsee“ abgebildet ist. Wer mit ihr unterwegs war – als Segelschüler, Bootsmann oder Schiffsführer –, der hat Seemannschaft in ihrer reinsten Art erlebt und erlernt. Ja, die „Ostsee“ hatte etwas!

Sie kam 1925 kurz nach der Gründung des DHH als eine der ersten Yachten zur Hanseatischen Yachtschule nach Neustadt an der Lübecker Bucht. Hermann Kordts und Hans Freese, die zu der Zeit bereits Bootsleute an der HYS waren, konnten nicht sagen, wann die „Ostsee“ gebaut worden war. Das am häufigsten genannte Baujahr war 1895.

Fakt jedoch ist, dass die „Ostsee“ einmal eine Hochtakelung hatte und erst 1954/55 ein neues Gaffelrigg erhielt. Die einzige Zeichnung von der „Ostsee“ mit Hochtakelung ist in dem Buch von Günter German „Jungens, wir segeln“ auf Seite 63 zu sehen. Das Buch beschreibt die Erlebnisse eines Schülers, der 1937 zur HYS kam.

Das Gaffelrigg zeichnete der damals sehr bekannte Schiffsbau-Ingenieur Kurt Oehlmann. Die Segelfläche betrug: Klüver: 15,9 m², Stagfock: 10,9 m², Großsegel: 84,5 m², Besan: 13,8 m², Großstoppssegel: 10,3 m² und Besantoppsegel: 5,0 m². Diese Größen sind aber im Laufe der



Die einzige Zeichnung von der „Ostsee“ mit Hochtakelung ist in dem Buch von Günter German „Jungens, wir segeln“ auf S. 63. Das Buch beschreibt die Erlebnisse eines Schülers, der 1937 zur HYS kam.

Zeichnung von Age Nissen. Zur Verfügung gestellt von Marianne Nissen-Grube





„Ostsee“, 1955

Zeit nicht immer eingehalten worden, sodass die „Ostsee“ in allen Beschreibungen immer mit 100 m² Gesamt-Segelfläche angegeben wurde.

Der eiserne Rumpf war genietet. Es gab einen Klüverbaum und einen Heckausleger – wir nannten ihn „Papageienschnabel“ – über den die Besanocht geführt wurde. Die Länge über alles betrug 16,50 Meter. Eine Maschine im Inneren fehlte genauso wie elektrische oder gar elektronische Navigationshilfen. Trotz einer gut beweglichen Ruderpinne hatte Madame einen großen Drehkreis.

Die Bilge war mit abgeschnittenen Eisenbahnschienen und anderem Eisenschrott gefüllt. Gegen Verrutschen war das Ganze mit glattgestrichenem Zement aufgefüllt worden.

Gekocht wurde auf einem Kohleofen. In den Monaten von Ostern bis Mitte Mai und auch im Herbst leistete der Ofen gute Dienste. Selbst das Salz in den Streuern blieb immer trocken ...

Besonders aufwendig war es morgens vor dem Frühstück: Erst einmal den Kohleherd von den Resten vom Vorabend reinigen, Papier und Pinnholz in Brand stecken, Briketts nachlegen und dann warten, bis das Wasser für Kaffee und Eier kocht. Anschließend wieder Wasser aufsetzen für die Backschafter zum Abwaschen. Wenn manchmal die typischen Ofenringe abgenommen wurden, qualmte es gewaltig unter Deck!

Nun wird sich natürlich jeder fragen: Wie, kein Schornstein? Doch, der war an der Bb-Seite, ei-

nen Meter vom Cockpit entfernt und jeder, der nach oben stieg, bekam gleich eine Wolke Ofenrauch von vorn. Es sei denn, man stand in Luv!

Aber Segeln am Wind auf Steuerbordbug war keine besondere Freude für den Rudergast. Der stand im wahrsten Sinne des Wortes lausig in Lee. Alle anderen konnten sich aus der Rauchschleppe verholen. Pinnholz und Briketts mussten immer für eine Woche Ausbildungsfahrt gestaut werden. Holz war kein Problem, aber die Briketts: Die lagen unter dem Niedergang in der Bilge – und Briketts, getunkt in Bilgewater, ergeben mehr als einen besonderen Duft... Natürlich war auch keine Batterie an Bord und damit kein elektrisches Licht. Die gute, alte Fledermaus-Laterne erzeugte unter Deck einen gemütlichen Lichtschein.

Nachts war man beim Suchen ohne Taschenlampe aufgeschmissen. Die Navigation erfolgte durch Lesen der Seekarte mit Taschenlampe im Mund. Auch die rote und die grüne Positionslampe erloschen des Nachts öfter, wenn sich die „Ostsee“ ihren Weg durch die Wellen bahnte. Was für eine zweifelhafte Freude, diese an den Wanten angebrachten Laternen bei Seegang unter Deck zu bringen, neu anzuzünden und wieder auf die Back zu transportieren. Besondere Freude kam auf, wenn die brennenden „Posis“ auf dem Weg zurück zu den Lampenbrettern erneut „Feuer aus“ machten! Und wehe, wenn der Docht zu weit nach oben gedreht worden war, denn dann blakten die Lampen – die Zylinder wurden schwarz und die Lampe natürlich auch.

Ich weiß noch genau, wie wir im Langelandsbelt nach Norden segelten und die Lampen im kurzen Seegang dreimal ausgingen. Daraufhin entschieden wir, dunkel weiter zu segeln und bei Annäherung eines Schiffes einfach unsere Segel mit dem großen Scheinwerfer anzuleuchten. Der Ausguck wurde doppelt besetzt. Der Schreck war deshalb riesig, als wir nach circa einer halben Stunde auf einmal im taghellen Lichtkegel eines starken Schiffsscheinwerfers lagen. Es war der dänische Zoll, der dunkel unterwegs war

und uns als Schmuggler identifiziert hatte. Die anschließende Diskussion war schwierig. Es dauerte schon eine ganze Weile, bis wir unsere Geschichte für die Zöllner glaubhaft rübergebracht hatten. Jedenfalls ließen sie irgendwann von uns ab.

Wir waren zehn Menschen an Bord, neben der zweiköpfigen Schiffsführung noch acht Segelschüler. Sie schliefen auf vier Sitzpolstern und vier hochgeklappten Rückenpolstern in der Messe. Die Schaummatratzen gehörten anscheinend zu den ersten auf dem Markt. Sie waren wohl die ersten Schaummatratzen, die auch noch mit glattem Plastik überzogen waren: saukalt im Frühling und im Herbst! So blieb die Feuchtigkeit im Sommer in der Hose. Aber schön weich waren sie. Im Gegensatz zu der Matratze des Bootsmanns. Sie war gefüllt mit Seegras. Wer diese Matratze zum ersten Mal im feuchten Zustand als sein Ruhelager benutzte, hinterließ seine nächtliche Körperhaltung als Abdruck. Diese war wie eingraviert und veränderte sich nie wieder.

Übrigens, ein Plumpsklo gab es auch. Verstopfungen waren keine Seltenheit, zumal das dänische Klopapier von früher von besonderer Festigkeit war. Aber für den Notfall gab es ja auf der „Ostsee“ einen Heckausleger, für den, der wollte, sogar mit direkter Waschung ...

Waschbecken gab es dagegen nicht. Es waren aber zehn Plastikschüsseln an Bord. Beim nächsten Wasserhahn auf der Pier wurde damit dann die Morgentoilette im Pulk durchgeführt. Vorbeikommende Leute lächelten nur oder schüttelten bei dem Anblick den Kopf. Und Duschen? Einige Hafenstädte hatten ein Seemannsheim. Eine Flasche Rum, zollfrei im Preis um die drei DM, wirkte fast immer als Türöffner.

Ab 5 Bft. Windstärke kam reichlich Spritzwasser an Deck. Das Vorluk und das Messeskylight waren nicht dicht, obwohl beide mit einer Persenning abgedeckt waren. Aber Wasser findet immer seinen Weg unter Deck. Wer im

Vorschiff wohnte, musste sich dann durch den quer über die gesamte Breite eingebauten Kleiderschrank unter Deck Richtung Messe wühlen. Der Schrank war von vorn und achtern zu öffnen, sodass ein Passieren von vorn nach hinten möglich war.

Navigiert wurde auf dem Messetisch! Gegessen wurde also nur, wenn die navigatorische Lage klar war oder dem Skipper noch ein Stückchen Tisch für die Seekarte gewährt wurde. Ohne elektrischen Strom erübrigt sich auch die Frage nach einem Echolot. Das Handlot ist alle zwei Meter markiert mit den Farben schwarz, weiß, rot, gelb, und bei zehn Meter mit einem Stück



Die „Ostsee“ unter vollen Segeln, vom Klüverbaum aus gesehen.



Die Messe der „Ostsee“

Leder mit einem Loch. Dann ging es in derselben Farbreihenfolge weiter, bis das Stückchen Leder zwei Löcher (20 Meter) anzeigte. Das „Speedometer“ bestand aus einem Handlog mit langer Leine, der Hahnepot und dem Logscheit mit Stöpsel. Die Eieruhr mit rieselndem Sand benötigte genau 14 Sekunden für einen Durchlauf. Meistens jedoch kam das Relingslog zum Einsatz.

Ein Stück des Anfeuerholzes wurde vorausgeworfen und dann die Zeit gemessen, die man für eine bestimmte Strecke zur Vorbeifahrt brauchte. Daraus kann man sehr einfach die Fahrt durchs Wasser errechnen.

Um den Wetterbericht zu empfangen, war ein alter batteriebetriebener Tornister-Empfänger mit Kopfhörer über dem Kleiderschrank angebracht. Leider ist bei einer Gaffelketch zwischen den Masten keine Antenne zu installieren, da die Gaffel des Großsegels diese bei jeder Wende oder Halse zerreißen würde. Also haben wir im-

mer einen Kupferdraht von der Antennenbuchse im Schiff ausgerollt. Natürlich mit sehr mäßigem Erfolg. Die Trennschärfe am Empfänger war schlecht. Also freuten wir uns immer, wenn wir Kiel Radio über Grenzwelle auf 2.775 kHz hereinbekamen und einen Wetterbericht empfangen oder am einseitigen Funkdienst teilnehmen konnten.

Aber eine unschätzbare Besonderheit hatte die „Ostsee“, nämlich den nur 2,10 Meter tiefgehenden Kiel. Wir konnten also in kleine Häfen einlaufen, die unsere großen HYS-Yachten nie erreichen konnten. Verwarpen bei Flaute mit ausgefahrenem Anker bis zum nächsten Hafen und der ständige Umgang mit dem Treibanker als Bremse beim Anlegen, wenn zu viel Fahrt im Schiff war, gehörten zur Selbstverständlichkeit, genauso wie das Setzen und Bergen der Toppsegel.

Wer auch immer auf der „Ostsee“ gefahren ist, hat Seemannschaft vom feinsten erlernt und viele Abenteuer erlebt!

Wenn die großen Yachten der HYS voraus am Horizont verschwunden waren, dann war die gefühlte Geschwindigkeit und Höhe zum Wind relativ. Jetzt war die „Ostsee“ für sich allein und es war völlig egal, wie schnell wir wirklich waren. Hauptsache, es schäumte. So manches Mal erreichten wir einen Hafen, in dem unsere anderen Yachten lagen, fünf Stunden später. Die Frage an unsere Crew war dann oft: „Wollen wir auch noch in diesem Hafen anlegen oder segeln wir durch?“ Meistens entschied man sich für eine Nacht auf See. Am nächsten Tag kam der Rest der Flotte in unseren Hafen, in den wir schon mittags eingelaufen waren. Verblüffende Frage der anderen: „Wie seid ihr denn so schnell hierhergekommen?“

Bei all diesen Umständen könnte man leicht auf den Gedanken kommen, dass das Segeln auf der „Ostsee“ keinen Spaß gemacht habe. Natürlich haben alle manchmal darüber geflucht, dass die

anderen schneller waren. Aber wir waren jung, hinter jeder Huk lauerte ein neues Abenteuer und ein tolles Crewgefühl hat uns alle Unbilden im Hafen vergessen lassen.

Später wurde die „Ostsee“ mit einer Petroleum-Petromax-Lampe ausgerüstet, die sehr viel heller war als die gute alte Fledermaus-Laterne. Ein zweiflammiger Gasofen ersetzte den Kohleofen. Die Bootsmanns-Matratze wurde entsorgt und gegen eine weichere ausgetauscht. Mit einem Ramert-Funkempfänger konnte man den Wetterbericht besser empfangen, obwohl das Antennenproblem blieb.

Die „Ostsee“ wurde 1969 verkauft. Auf der Schleppfahrt von Flensburg an die Schlei durch den neuen Eigner ereignete sich noch ein Kuriosum: Eine Maschine war für den Einbau in der Messe abgestellt. Vor Schleimünde kam ein Schnellboot-Geschwader vorbei und machte hohen Schwell. Dabei fiel der Motor um und knallte mit einer scharfen Kante gegen die Bordwand. Dadurch wurde die Bordwand aufgeschnitten, doch der Motor deckte das Leck einigermaßen ab. Mühsam erreichte die „Ostsee“ Schleimünde und wurde dort auf Grund gesetzt.

Nach Jahren und weiteren Umbauten wurde die „Ostsee“ ins Mittelmeer überführt. Als ich im Jahr 1983 die „Inshallah“, unsere spätere „Nordsee II“, von Porto Santo Stefano nach Portoferraio auf Elba überführte, lag an Land vor der Werft unsere alte „Ostsee“. Studenten hatten das Schiff gekauft. Das Deck war aufgeschnitten und die Spanten sichtbar, sie waren nur noch papierdünn. Es war ein grausiger Anblick. Aber die Eigner waren frohen Mutes, die „Ostsee“ wieder schwimmfähig zu machen. Am Heck prangte immer noch der alte Name „Ostsee“. Wie gesagt, die Studenten sahen glücklich aus. Sie schienen sich sicher zu sein: 

„Dieses Schiff hat etwas!“

Atze Lehmann



Farewell Meltemi

ALLZEIT GUTE FAHRT!

Mehr als 10 Jahre hast Du Hunderten von DHH-Seglern große Freude bereitet.
Schweren Herzens trennen wir uns.



„GRÜSS GOTT“ AN DER HYS

Als feststand, dass am 11. September die DHH-Mitgliederversammlung in Glücksburg stattfinden wird, haben einige Ausbilder der Chiemsee Yachtschule dies als Gelegenheit gesehen, mal den Norden kennenzulernen. Einige von uns waren in der Woche davor selbst noch am Chiemsee zum Ausbilden vor Ort. Unsere kleine Reisegruppe bestand aus sechs Leuten. In Glücksburg sind dann noch ein paar weitere CYSler dazugestoßen.



Freitag morgen um acht Uhr setzten wir uns zu viert in den DHH-Bus, sammelten die letzten beiden Mitreisenden im Norden Münchens ein und begaben uns auf die über 1.000 Kilometer lange Reise.

Primär lag unsere Motivation, auf die Mitgliederversammlung zu fahren, darin, die Zukunft des Vereins mitzugestalten und das Gelände und das Team in Glücksburg kennenzulernen. Außerdem war es uns auch wichtig, das Gemeinschaftsgefühl unter den (Jung-)Ausbildern des DHH etwas anzukurbeln. Wir finden es schade, dass es sowohl in Glücksburg als auch am Chiemsee ein so tolles Netzwerk an jungen DHH-Seglern gibt, die sich aber kaum vermischen oder kennen. Mit unserem Reiseantritt entschieden wir, Interesse an einer engeren Gemeinschaft zu zeigen.

Der von pausenlos guter Musik begleitete Hinweg endete nach knapp zehn Stunden mit

unserer Einlaufhymne „Weiß der Geier“ von Wolfgang Petry. Wir wurden von einem typisch nordischen Fischbrötchen-Buffer empfangen. Uns beeindruckte eins nach dem anderen – die Terrasse mit der Navibar, der Speisesaal, die Steganlage und natürlich die mit dem DHH-Logo bedruckten Servietten. Nach dem Abendessen setzten wir uns auf der Terrasse zusammen. Neben einigen bekannten Gesichtern gab es auch viele DHHler, die wir noch nicht kannten. Wir ließen den Abend gemütlich ausklingen und waren gespannt, die Schule am nächsten Morgen bei Sonnenlicht zu sehen.

Nach einer gemütlichen Nacht in unseren Kojen trafen wir uns am Samstagmorgen alle wieder beim Frühstück und waren gespannt, was uns bei der Mitgliederversammlung erwarten würde. Nach fünf wie im Flug vergangenen Stunden und einer Gulasch-Suppe zu Mittag hatten wir dadurch einiges über den DHH dazugelernt.

Nach so langem Sitzen freuten wir uns darauf, das Glücksburger Segelrevier zu erkunden. Wegen mangelnder Zeit wurde aus Segeln jedoch Schlauchbootfahren, rüber nach Dänemark zu Annis Kiosk. Das war klasse! Fünf Minuten auf dem Schlauchboot und schon war man in einem anderen Land. Die malerischen Ochseninseln erinnerten uns an den wöchentlichen Inselausflug der CYS. Die Pölser und das bekannte Softeis mit Lakritzstreuseln begeisterten uns fast so sehr wie die Leberkäsemeln und Käsebrezln, die es am Chiemsee immer zum Picknick auf der Fraueninsel gibt.

Am Abend wurde unsere Ausbildergruppe auf ein gemeinsames Abendessen bei einem netten Italiener in Flensburg eingeladen. Flensburg in der Abendsonne war wunderschön. Am Abend testeten wir die Feierlaune im Norden! Wieder zurück an der Schule, fanden wir unser geliebtes Schönramer Bier, ein Mitbringsel aus dem Süden, bereits gekühlt vor. Eine nette Über-

raschung. Wir schmissen die Musikanlage an und merkten schnell, dass sich die Musikpräferenzen der Ausbilder an den beiden Schulen unterscheiden. Am Chiemsee wärmen wir uns für gewöhnlich erstmal mit normaler Popmusik auf, bevor wir uns an die Schlager trauen. In Glücksburg wird direkt damit losgelegt. Wir freuten uns sehr, als beide Schulleiter auch noch dazukamen. Es war ein nicht allzu langer, aber lustiger Abend und wir hoffen, dass, falls die nächste Mitgliederversammlung an der CYS stattfinden sollte, wir viele der (Jung-)Ausbilder an der CYS willkommen heißen und euch unsere Bootshalle und Kajüte vorstellen dürfen.

Am nächsten Morgen hieß es früh los auf die Straße. Wir mussten uns direkt nach dem Früh-

stück verabschieden, um uns wieder auf den Weg in den Süden zu begeben.

Auf der Rückfahrt war die Luft raus. Es wurde eher geschlafen als zu pausenloser Musik mitgesungen. Zusätzlich dehnte sich die Fahrt wegen starkem Verkehr auf fast 13 Fahrstunden.

Irgendwann während der Fahrzeit begannen wir, alles, was wir erlebt hatten, zu reflektieren. Wir kamen zu dem Entschluss, dass die Schulen beide sehr unterschiedlich sind, aber dass das auch das Besondere beim DHH ausmacht. Einer der Hauptunterschiede ist natürlich die Größe der Schulen. Wir stellten fest, dass die HYS eher modern ist, wohingegen die CYS mit ihrem alten Charme punktet. Die Boote an der HYS sind meistens hochseetauglich und es

gibt dort auch mehr Boote, wohingegen unsere Flotte an der CYS mit z. B. den Katamaranen, den OpenBics und X1 Jollen durch Sportlichkeit überzeugt.

Nach knapp 24 Stunden Autofahrt an einem Wochenende haben wir gelernt, dass die Schulen ziemlich weit voneinander entfernt sind, aber dass das kein Hindernis einer engeren Gemeinschaft der Ausbilder sein sollte. Letztendlich sind wir doch alle beim DHH, um richtig segeln zu le(h)r(n)en.

Wir freuen uns auf ein baldiges Wiedersehen und hoffen, euch bald mal im Süden willkommen heißen zu können!



Leona Brandt



GUMMIBÄRCHEN AUTOMAT

Der „Blaue Peter“ ruft – Olaf Schulz-Hohenhaus antwortet.

Unser Hilferuf im „Blauen Peter“ (Ausgabe 01/21) blieb nicht unbeantwortet!

Olaf hat sich viele Gedanken zu einem coronakonformen Gummibärchen Automaten gemacht.

DAS ERGEBNIS KANN SICH SEHEN LASSEN – EIN ASTREINER KURZAUSBILDER-GLÜCKLICHMACHER!





CHIEMSEE-MEISTERSCHAFT 2021

„ZANDER“ SEGELT IN DER SPITZENGRUPPE

Die Chiemsee Yachtschule hat seit ein paar Jahren drei X1 Dinghys als Gleitjollen für diejenigen, die etwas sportlicher unterwegs sein wollen, und bietet auf ihnen Gleitjollen-Trainings inklusive Spinnaker-Handling an. Letztes Jahr gab es eine einzige Wettfahrt der Chiemsee-Meisterschaft und zwei Crews hatten die Idee: „Lass uns doch mal mit 'ner X mitfahren.“

Gesagt, getan: Oli und Leona fuhren mit „Hecht“ und „Victor“ bei mir mit der „Forelle“ den 3-Buchten-Törn 2020. Wir sind direkt auf den 3. Platz in der Gruppe der Einheitsklassen gesegelt, kurz vor Oli und Leona, die den 5. Platz in der Gruppe erreichten, von insgesamt 16. Gar nicht schlecht.

So kam mir dieses Jahr die Idee, die X1 einmal genauer zu testen und auszuprobieren, wie sie sich in Yardstick-Langstrecken-Regatten auf dem Chiemsee schlägt. Bei einem kurzen Gespräch mit unserem Schulleiter Michael Wimmer gab es die Zusage.

NUN ZUR X1:

Die X1 ist eine Jolle für zwei Personen, die explizit für Binnengewässer und Leichtwind konzipiert wurde. Sie ist leicht, einfach in der Bedienung und wendig, alles Eigenschaften, die sie auf Gewässern mit schwachem, drehendem und böigem Wind zur perfekten Wahl machen. Also genau richtig für den Chiemsee.

Laut der Klassenvereinigung hat die X1 ein Yardstick von 103. Da sie in Berlin, auf einem ähnlichen Schwachwind-Revier, aber mit 101 gewertet wird, haben wir das als Vorlage für den Chiemsee genommen und zu unserem Nachteil mit 101 gemeldet.

DIE WETTFAHRTEN:

Ungewöhnlich für den Chiemsee, es war fast immer guter Wind. Nur bei der Seebrucker Hafen Trophy und beim Weitsee Rennerts der Fraueninsel hatten wir zeitweise 0-1 kn Wind. Hier war die Leichtigkeit und Wendigkeit der

X1 ein großer Vorteil. Es hat sich allerdings auch schnell gezeigt, dass bei 2 Bft. die Jollenkreuzer mit ihrem großen Spi und der großen Genua und ab 3 Bft. die Tempest mit ihrem Trapez doch überlegen sind. So waren am Ende die Gruppe der Einheitsklassen stark umkämpft, und es blieb durch die unterschiedlichen Stärken der verschiedenen Klassen spannend bis zum Schluss.

Am Ende hat es dann aber doch noch zum Gruppensieg gereicht, punktgleich mit dem zweitplatzierten 20er-Jollenkreuzer, und zum 7. Platz in der Gesamtwertung.

Die Ergebnisse:

- *Chiemsee Rund – YCU: 2. Platz*
- *Blaues Band – CYC: 5. Platz (1. Streicher)*
- *Hafen Trophy – SRV: 1. Platz*
- *Sommer-Regatta – SCPC: 3. Platz*
- *Feldwieser Langstrecke – SCCF: 2. Platz*
- *Weitsee Rennerts – WVF: 2. Platz*
- *3-Buchten-Törn – SCBC: DNC*
(*ich musste auf eine Hochzeit*)

ZUSAMMENFASSEND ÜBER DIE X1:

Als Jollen-Segler kommt man voll auf seine Kosten, Rollwenden und Halsen funktionieren super, der Spinnaker macht das Ganze auch vorm Wind anspruchsvoll und schnell. Ab 3 Windstärken kommt die Jolle auf Halb- und Raum-Wind ins Angleiten, gerade bei leichter Welle. Am Wind hatten wir ab 3 Windstärken leichte Probleme, da die X1 nicht so viel Höhe laufen wollte wie unsere Konkurrenten und gerne mal „einparkte“. Hier müssen wir wohl noch am Rigg-Trimmm feilen, erste Anpas-

sungen vor der Sommerregatta haben schon einiges gebracht. Hier hatten wir ähnliche Bedingungen wie beim Blauen Band, waren aber deutlich besser.

Gerade bei sehr leichten Bedingungen und bei den Starts zwischen den großen Yachten punktet die X1 allerdings mit ihrer Agilität und Leichtigkeit. Ein Nachteil ist, dass man beim Start zwischen den teils deutlich größeren Booten sehr aufpassen muss, um freien Wind zu bekommen. Das ist uns immer gut gelungen. Wichtig ist auch zu sagen, dass die X1 gemütlich und stabil genug ist, sodass man auch diese Langstrecken-Regatten der Chiemsee-Meisterschaft aushält und genug Proviant und Wasser mitnehmen kann. Der Rekord dieses Jahr war die Hafen Trophy Seebruck. Wir waren ca. von 8:30 bis 18:45 Uhr unterwegs.

FAZIT:

Alles in allem ist die X1 ein spannendes Sportgerät für Segler in Leichtwindrevieren. Gerade erfahreneren Seglern, die sich sportlich herausfordern wollen, kann ich empfehlen, die X1 einmal auszuprobieren. Da sie trotzdem stabil und geräumig ist, ist sie auch zur Ausbildung sehr gut geeignet.

Mir hat es riesigen Spaß gemacht, sie bei der Chiemsee-Meisterschaft zu testen. Danke an Michael und die CYS und auch an meine Vorschoter Simon, Max, Alexander, Konstantin, Malte und Laurids.

Ich empfehle jedem, die X1 einmal auszuprobieren!

Text und Foto von Patrick Bornikol



Segeln lernen in einer Woche – geht das? Als Anfängerin ohne Vorkenntnisse möchte ich es ausprobieren und buche im Oktober einen Einsteigerkurs an der Chiemsee Yachtschule.

„Kirsten, du musst immer darauf achten, dass du manövrierfähig bleibst!“

Ausbilderin Johanna hat mit uns vier Segel-Neulingen alle Hände voll zu tun. Es ist unser erster Kurstag, ein Montag im Oktober, und wir sind im Schulungsboot auf dem Chiemsee unterwegs. Zum Glück bei einsteigerfreundlichem schwachem Wind. Abwechselnd sitzt jede von uns an der Ruderpinne. Oft zu weit hinten, was dazu führt, dass wir die Pinne beim Abfallen nicht weit genug zu uns ziehen können. Und nicht genug damit, dass wir Abfallen und Anluven durcheinanderbringen – zwei aus der Gruppe haben auch noch den gleichen Vornamen. Johanna nennt die beiden Ingrids nach ihrer Sitzposition rechts und links kurzerhand „Ingrid Steuerbord“ und „Ingrid Backbord“. Wir üben Kursänderungen, beobachten den Verklicker am Mast. Auch Wenden lernen wir schon und dürfen üben, bis es bei jeder von uns klappt – ein tolles Gefühl!

Die beiden Ingrids, Kirsten und ich sind zusammen mit acht anderen Frauen Teilnehmerinnen der Ladies Sailing Week – ein Segel-Grundkurs speziell für Frauen. Schon kurz nach der Begrüßung auf der Terrasse des Hansa-Hauses höre ich von anderen Frauen, warum sie sich für diesen Ladys-Kurs entschieden haben: Die Physikerin Sandie berichtet, dass ihr Männer regelmäßig die naturwissenschaftlichen Grundlagen des Segelns erklären und einfach davon ausgehen, dass Frauen weniger wissen als sie. Wir lachen – doch einige haben ähnliche Erfahrungen gemacht. „Außerdem bin ich körperlich nicht sehr fit und erwarte mir von Frauen mehr Rücksicht“, sagt Sandie.

Was alle gemein haben, ist, dass sie sich hundertprozentig einbringen.

Es ist kein Kuschelkurs, die Anforderungen sind identisch mit denen des gemischten Kurses. Das bestätigt mir Peter, einer der Ausbilder, der an diesem Tag in der Wache Dienst hat. Einen Unterschied gibt es doch: Die Ladys

bekommen nach dem ersten Kurstag Prosecco serviert!

Als es zum Abendessen ins Hansa-Haus geht, schwirrt mir der Kopf. Mir war nicht klar, dass ich neben dem Segeln auch eine neue Sprache lernen muss. Ob sich die Begriffe, Kurse und Manöverabläufe bis Freitag einprägen werden? Unser Ausbildungsheft haben wir schon erhalten: ganz schön viel Stoff, am Ende die Prüfungsfragen für den Grundschein. Das hervorragende Essen, das Küchenchef Markus Rotter zusammen mit seinen Helfern vorbereitet und als Buffet angerichtet hat, lässt uns die Sorgen um die Prüfung vergessen. Danach geht es in die gemütliche „Kajüte“ im Keller. Die Ladys gehen die Prüfungsfragen des Ausbildungsheftes durch, trotz der spürbaren Unsicherheit wird auch viel gelacht.

Der Segelunterricht speziell für Frauen hat Tradition an der Chiemsee Yachtschule des DHH. Nach Gründung des Deutschen Hochseesportverbands 1929 wurden an der CYS ab 1932 auch Mädchen als Schülerinnen aufgenommen.

**Christiane Vogl
erklärt die Halse
an der Tafel**



1933 wird die Schule zur ersten Segelschule ausschließlich für Mädchen. Heute hat sie Schülerinnen und Schüler vom Grundschulbis zum Seniorenalter. Die Atmosphäre ist schon am Ankunftstag familiär: Peter begrüßt die Teilnehmer der Kurse, die in einem der beiden Wohnhäuser übernachten werden, wie alte Freunde – das Du ist die Regel. Für so manche ist der Aufenthalt an der CYS eine Familientradition: „Meine Mutter hat hier in den 1960er-Jahren Segeln gelernt“, erzählt Peter. „Mich hat sie 1994 hierhergeschickt.“ Es gibt eine starke Verbundenheit mit der Schule, oft wurden einstige Anfänger später Ausbilder. Und das liegt nicht nur am Segeln: „Das Gesamtkonzept hat auch gepasst“, sagt Peter. Denn die Schule ist keine elitäre Institution, sondern funktioniert als Gemeinschaft. So gibt es gemeinsame Essenszeiten und einen Tischdienst, der für die Reinigung der Tische im Speisesaal zuständig ist und tageweise wechselt. Trotz klarer Regeln sind alle locker und entspannt, man fühlt sich eher wie im Urlaub als in der Schule.

Die Woche geht für die Teilnehmerinnen der Ladies Sailing Week schnell vorüber: Am

Dienstag halten die Ausbilderinnen Johanna, Christiane und Lyona die ersten Theorielektionen ab. Im Speisesaal erklärt Christiane den Aufbau eines Segelbootes anhand eines Modells. Beruhigend zu wissen, dass unsere Airs gewichtsstabile Kielboote sind, die nicht kentern können! Wir gehen die Kurse zum Wind durch und ich fange an, Theorie und praktische Erfahrung miteinander zu verbinden.

Am Mittwoch erleben wir unseren ersten „Sturm“ bei Windstärke 5.

Auf dem bislang so ruhigen Chiemsee bewegen sich plötzlich Wellen mit Schaumkronen, der Wind pfeift. Es ist aufregend, aber Johanna beschließt, aus dem Unwetter herauszufahren. Am Nachmittag steht wieder Theorie auf dem Programm. Und wir erfahren, dass unsere Prüfung schon am Donnerstag stattfinden wird. Für Aufregung bleibt am Prüfungstag nicht viel Zeit: Bereits nach dem Frühstück legen wir den theoretischen Teil ab. Schnell erfahren wir, dass alle bestanden haben. So geht es entspannt aufs Wasser. Die Ausbilderinnen überzeugen

sich, dass auch die praktischen Inhalte sitzen. In unserem Boot üben wir noch das Boje-über-Bord-Manöver mit einem Fender, den Johanna ins Wasser wirft. Als auch das klappt, fühlen wir uns schon wie richtige Profis.

Zum Abschluss der Kurse hat die Schule am Freitag etwas Besonderes geplant: Wir segeln alle zur Fraueninsel, wo es ein Picknick gibt. Später geht es flott durch die „Düse“ – zwischen Festland und Nordufer der Herreninsel entlang – wieder zurück. Am späten Nachmittag nehmen wir in einer kleinen Zeremonie von Schulleiter Michael Wimmer unsere Grundscheine in Empfang. Währenddessen heizt Küchenchef Markus Rotter zusammen mit dem Ausbilder Philipp, der in der Küche mithilft, den Holzkohleofen auf dem Schulgelände ein: Abends wird es für alle Pizza geben. Yvonne, die den kleinen Kiosk daneben betreibt, bereitet auf Vorbestellung Caipirinhas vor. Es wird ein ausgelassener Abend, an dem Erlebnisse rekapituliert und neue Pläne geschmiedet werden. Fest steht auch bei den Teilnehmerinnen der Ladies Sailing Week: In der nächsten Saison geht es mit dem Praxiskurs weiter! 

Franziska Meinhardt

EINE BESONDERE WOCHE

MIT EINEM BESONDEREN DHH-QUARTETT



Alles dreht sich irgendwie um Corona, auch in diesem Jahr, so auch die Entstehungsgeschichte dieser Segelwoche an der CYS. Eine Gruppe von sechs Seglern, die eigentlich jedes Jahr einen Törn mit dem DHH oder mit einer Charter-Yacht auf der Ostsee oder anderen Meeren unternommen hatte, suchte nach einer sicheren und unbeschwerten Alternative zu einem größeren Törn.

Es besteht ja nach wie vor das Risiko, dass man aus irgendeinem Land nur noch mit Quarantäne wieder einreisen darf. Das alles hat mit der Unbeschwertheit der Segelleidenschaft wenig zu tun. Also sollte eine Alternative her. Nach allerlei Überlegungen kamen wir dann zu dem Entschluss, mal bei der CYS nach Möglichkeiten zu fragen. Und da gab es welche, in der 25. KW Fahrtensegeln und die Schule war nicht so voll. Am Ende waren es vier Segler in den besten Jahren, die an der CYS für die 25. KW den Kurs buchten.

DAS SEGEL-QUARTETT

Ein Schwede, ein Hesse (aber gebürtiger Westfale), ein Rheinländer (gebürtiger Hesse) und ich (Westfale und fast Bayer) reisten am 20. Juni zur CYS. Der Schwede wohnt nicht weit von Prien und so besorgte er schon mal die Begrüßungsgetränke, der Hesse nahm mich auf dem Weg nach Prien mit, so brauchten wir nicht zwei Autos. Der Rheinländer kam umweltfreundlich mit der Bahn und wurde natürlich von den Segelfreunden abgeholt. So kamen wir vier gegen 16 Uhr an der Schule an, alle getestet und zwei so gut wie vollständig geimpft. Es war für die Herren eine große Freude, dass jeder ein Einzelzimmer bekommen konnte. Man kennt ja die unruhigen Nächte mit den Schnarchern und WC-Rennern in der Nacht. So freute sich das Quartett, in der Nacht Ruhe zu haben. Und wie schön war es, das ein oder andere vertraute Gesicht an der Schule wiederzusehen. Ich war zuletzt im letzten Sommer an der CYS gewesen.

Wenn man jahrein, jahraus mehrere Wochen an der Schule ist, fehlt einem das Lachen und die Freude der jungen und alten Menschen bei der Segelausbildung. Und jetzt waren wir da, alles war fast wie immer, nur die linke Weide (vom Steg aus gesehen) fehlte. Es war so ruhig an der Schule gewesen, dass der Biber sie unbemerkt abgeknabbert hatte.

Und dann also die ersten Stunden vor Ort, Tests vorzeigen, den Kühlschrank in der Kajüte befüllen und beschriften, das Zimmer einrichten und dann zum See. Wie immer lagen die J/80 im Bojenfeld, aber die Falken fehlten. Stattdessen gibt es ja jetzt fünf Airas – noch namenlos. Vielleicht lernen wir die auch noch kennen. Und wenn man den Blick schweifen lässt, der herrliche See und die Berge im Hintergrund. Nach dem Essen saßen wir zusammen auf der

Terrasse beim Smalltalk und schmiedeten Pläne für die Woche. Segeln, wann immer es geht, und ein kleines Alternativ-Programm, wenn mal der Wind ausbleiben sollte. Langeweile am See gibt es nicht. Nach netten Gesprächen und noch mal zum See schauen ging dann so langsam der Anreisetag zu Ende.

Montag:

Nach einem wie immer ausgiebigen Frühstück mit allerlei Schmankerln traf man sich um 9 Uhr auf der Terrasse mit dem Schulleiter. Wir wurden freundlich begrüßt und es gab ein paar Hinweise zur Woche und den Verhaltensregeln in dieser Zeit. In dieser Woche liefen nur wenige Kurse, aber neuerdings kam auch wieder eine Schulklasse aus Bad Aibling. Das Besondere in der Coronazeit: Sie wurden morgens gebracht und nachmittags wieder abgeholt. Irgendwie

Blick vom Steg auf das CYS-Gelände





Auf zur Kampenwand und den See immer im Blick

toll, wieder Leben an der CYS. Wir kletterten in ein Ruderboot und dann bestiegen wir die „Pluto“, eine J/80. Auf das Ablegen von der Boje möchte ich nicht näher eingehen, vielleicht sollte man doch vorher auch die Sicherheitsleine lösen. Zunächst hatten wir guten Wind, der dann aber weniger wurde, und so beschlossen wir für den Nachmittag, auf Plan B zurückzugreifen. Wir fuhren auf die Kampenwand. 14 Minuten Fahrt mit den 4er-Gondeln, dann ein grandioser Blick über die Berge und natürlich auf den Chiemsee. Kurze Einkehr bei der Sonnenalm, wo wir von einem nicht Deutsch sprechenden jungen Mann empfangen wurden. Auch mal was anderes, aber wir kamen klar.

Dann zurück nach Aschau und nach kleinem Einkauf bei Rewe wieder an den See. Plan B war ein gelungenes Unternehmen. Dann wurde beschlossen (nach dem OK vom Schulleiter), am Dienstag eine Aira auszuprobieren. Der Abend endete wie meistens mit netten Gesprächen auf der Terrasse.

Dienstag:

Nach einer Einweisung ging es dann auch mit der dunkelblauen Aira auf den See. Wir hatten alle schon Erfahrung mit Segelyachten unter Motor, aber mit einem E-Segelboot kannten wir

uns erst am Ende der Woche richtig aus. Vielleicht ein Schritt in die E-Mobilität für Segelyachten? Also, erst den Antrieb absenken und dann kann es auch schon losgehen. Mit einem kleinen Drehknopf gibt man „Gas“ und kann parallel mit der Pinne steuern. Man muss dafür erst ein wenig Gefühl bekommen. Ablegen klappte ganz gut, und dann die Segel draußen auf dem See hissen auch, alles ein wenig wie beim großen Segelboot, nur fast geräuschlos.

Mit den vielen Leinen musste man sich auch erst noch vertraut machen, aber alles kein Problem. Eine ganz freundliche Segelkollegin hatte uns schon ein kurzes Briefing gegeben und Tipps für das Einholen des Vorsegels gegeben. Das klappte alles wunderbar. Wir segelten bei schönem Wind im Revier herum, probierten dies und das, und da der Wind auch am Nachmittag noch gut wehte, umrundeten wir mit der Aira auch noch die Herreninsel. Die Runde





Begegnung mit den Kielzugvögeln beim ruhigen Manöverkreisen

dauerte 2,5 Stunden und war ein gelungenes Unternehmen, auch wenn der Wind am Ende etwas nachließ.

Um 19 Uhr hatten alle, die es interessierte, dann noch das Vergnügen, einen tollen Vortrag über das Entstehen einer Wettervorhersage zu hören; das erledigte ein Segler des Quartetts. Der restliche Abend wurde CYS-typisch verbracht. Gespräche über Segelerlebnisse und neue Pläne, aber auch über die Erfahrungen mit dem neuen Bootstyp. Das Boot hat unserem Quartett gut gefallen und war irgendwie altersgemäß. Daher beschlossen wir am Mittwoch, wieder Aira zu segeln und vorher den Akku zu laden!

Mittwoch:

Das Wetter hatte sich ein wenig verändert, es war bewölkt und auch kühler geworden. Als ich morgens zum See ging, hörte ich einen lauten Pfiff, aber von wem? Es war nichts zu sehen und dann wieder der Pfiff. Dann traute ich meinen Augen nicht. Zwei Austernfischer starteten auf den See hinaus, das sind Wattvögel. Wo ist am Chiemsee Watt? Irrgäste gibt es überall. Schöne Vögel suchen schönen See? Bevor das Tagesprogramm begann, stand der Corona-Selbsttest an. Alle negativ, wie positiv! Da der Wind auch eher mau war, machten wir einen kleinen Ausflug zum Kloster Seeon. Dieser Ort hat Historie und Gegenwart, hier ein Zitat aus dem Internet:

Tradition spüren und erleben. Lebendige geistige und künstlerische Inspiration, Offenheit und Kontemplation, Kreativität, Schreibkunst, Musik – schwingt in den Mauern, seit fast 1.000 Jahren. Horizonterweiternd ins Heute, ins Jetzt. Das Benediktinerkloster Seeon – ein geistiger und kultureller Mittelpunkt im Chiemgau.

So was tut auch Seglern gut. Wir schauten uns viel an und spürten ein wenig von dem Geist der alten Mauern. Wer mal in der Gegend ist, sollte sich das nicht entgehen lassen. Übrigens hat auch die CSU diesen Ort für sich entdeckt, schon 2020 tagte dort die Landesgruppe und vielleicht auch im Juli 2021. Aber zurück zum Segeln, am Nachmittag wehte der Wind wie-



Mit der Aira auf dem Chiemsee unterwegs

habt ...). Schon wieder eine Planänderung, aber Flexibilität gehört auch zur Segelei. Abends sah es dann nach Gewitter aus und irgendwann saß das Quartett gemütlich in der Kajüte und hörte Musik, die immer mal wechselte, jeder hatte so seinen Geschmack und ein individuelles Gespür für die angemessene Lautstärke. Aber auch dieser Abend ging friedlich zu Ende und wir verschwanden in die Kojen.

Freitag:

Das sollte unser Inseltag werden, aber der Wind war so schön, dass ein Ausflug auf die Insel ein Segelfrevel gewesen wäre. Und da war noch die permanent diskutierte Idee, auch Mensch-, Person- oder einfach Bojeüberbordmanöver zu trainieren. Ich hatte eine blaue Boje organisiert und so konnten wir auch das intensiv üben. Der Rheinländer/Wettermann wollte das Manöver mit dem Quickstopp üben. Das hat er auch getan und wunderte sich, dass die Aira praktisch auf dem Teller drehte und die Boje länger als nötig um Hilfe rief. Sie wurde dann doch gerettet. Die klassische Methode mit Q-Wende und Aufschiefser klappte vorzüglich. Das auch bei mehr Wind zu üben, machte richtig Spaß. Die Distanz für den Aufschiefser richtig einzuschätzen, muss halt trainiert werden und klappte immer besser. In der Mittagspause konnten wir das Essen mit dem Schulleiter genießen, viele nette Gespräche über viele Themen und auch über die Idee, das Bojenfeld vielleicht mit einer Drohne möwenfrei zu bekommen. Mal sehen!? Der Nachmittag bot dem Quartett viel frischen Wind und ungeahnte Segelfreude.

Der Versuch, mit einer J/80 mithalten zu können, scheiterte zwar, aber das war zu erwarten und schmälerte das Segelvergnügen keineswegs. Und dann war unsere Segelwoche auch schon fast wieder vorbei. Nach dem Segeln begann

der und wir legten elektrisch ab und segelten bis 16:30 Uhr fröhlich auf dem See herum. Danach ein erfrischendes Bad im See und mit einem Pülleken von Veltins wurde auf den illustren Tag angestoßen. Und in der EM-Zeit wurde dann natürlich Fußball geschaut. Das Spiel kommentiere ich nicht, Fußball ist nicht so mein Ding, lieber segeln!

Donnerstag:

Mittwoch sah es danach aus, dass wir günstigen Wind haben würden und dann mit E-Antrieb an der Fraueninsel anlegen könnten. Das wäre auch mal was Neues gewesen. Aber, und das beobachteten wir fast die ganze Woche, die Vorhersagen waren irgendwie nie zutreffend, die Modelle waren scheinbar etwas verwirrt und so blieben wir

im Revier. Aber auch bei wechselnden Winden macht es Spaß, die eigene Sensibilität für den Wind weiterzuentwickeln.

Das hatte auch den Vorteil, dass wir in der Mittagspause die einzigartigen Pizzen von Markus und seinen Helfern genießen konnten. Auch nach dem Essen blieb der Wind schwach und so entschieden wir, Hafenmanöver unter E-Motor zu üben – Skippertraining an der CYS! Jeder durfte mehrere Mal vorwärts und rückwärts anlegen und so bekamen wir nach und nach ein besseres Gefühl für das Boot und den Antrieb. Gegen 15 Uhr hatten wir dann genug von der Sache und irgendwen gelüstete es nach Kaffee und Kuchen (besonders „fein“ war der Erdbeerkuchen und einer hätte so gern Zimtschnecken ge-

das Quartett mit unterschiedlicher Intensität, die Koffer zu packen, und dann stand uns noch ein Highlight bevor: Ein hausgemachter (favelagemachter) Caipirinha an der Segelschule. Ein besonderer Genuss mit ganz speziellem Rum. Und dann ein Abend mit besonderem Himmel, eigenartigem Licht und die Woche endete mit dem Ausklingen in der Kajüte.

Fazit:

Zurück zum Anfang, das DHH-Quartett suchte zu Corona-Zeiten nach einer Alternative. Und haben die vier eine Alternative gefunden? Ja, das haben sie!!! Alle waren und sind von dieser Woche begeistert nach Hause gefahren. Wir hatten Spaß am Segeln, herrliche Zeiten

für ernste, aber auch lustige Gespräche, und haben seit Monaten nicht mehr so viel gelacht wie in der Woche am See. Der offene Umgang mit dem Stamm an der Schule, die freundlichen Kontakte mit den anderen Gästen und die perfekte Beköstigung durch Markus und sein Team haben mehr als überzeugt. Der DHH ist eine Segelschule, ein Ort für Ausbildung, und auch das durften wir erleben. Das gilt sowohl für die Manöver auf dem Wasser als auch für den Vortrag zur Wettervorhersage, und die Tipps von den Ausbildern haben uns sehr unterstützt. Ganz besonders interessant war die Erfahrung mit der Aira! Die schönen neuen Eindrücke mit diesem Boot waren bereichernd. Ein komfortables Boot, gutmütig, fast alles aus dem Cock-

pit zu erledigen, im Kanal liegend kein Problem mit Möwenhinterlassenschaften und auch die Ruderei, die Segelzeit kostet, konnte entfallen. Ein Boot für die älteren Herren, aber sicher auch für die Schulklassen, die auch bald wieder die Schule bevölkern werden.

Es war eine abwechslungsreiche und tolle Segelwoche, danke an die Schulleitung und alle, die wir in der Woche treffen durften! 

*Grufß CiPiO
(Carl Peter Olson,
KA für fast alle Fälle)*



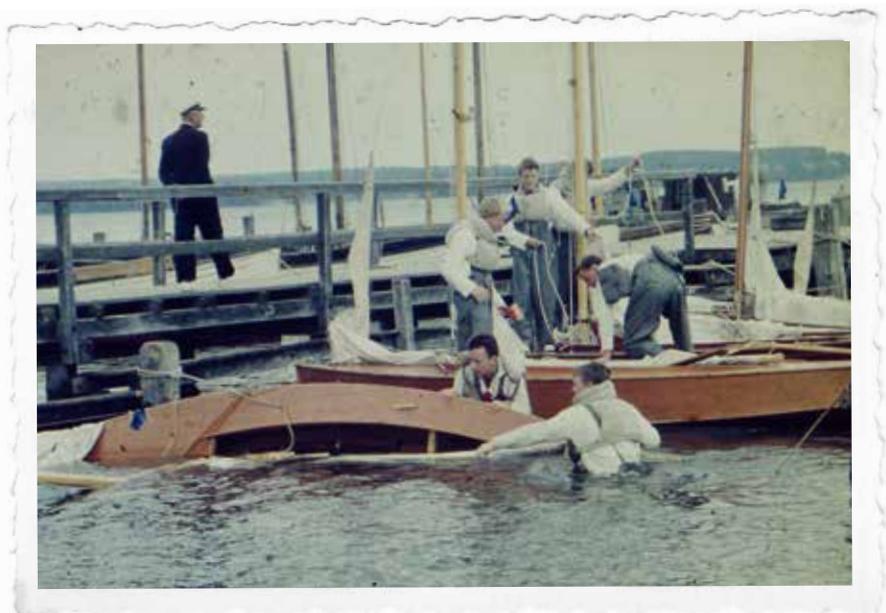
EIN KLEINER EINBLICK IN DIE AIRA

Mit den Leinen im Cockpit lassen sich die Segel setzen und reffen, die Dirk bedienen, den Gennaker setzen (das haben wir allerdings nicht probiert), und die beiden geräumigen Backskisten bieten Platz für viel Gepäck.



SCHIEN DIE SONNE AUF DAS SCHWERT?

Nun helft bitte mal, Leute! Schaut euch dieses Foto aus unserem DHH-Archiv an und versucht, euch zu erinnern.



Was ist hier passiert am Steg der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg? Haben die beiden Segelschüler im Wasser nicht schnell genug reagiert, als die Bö über die Förde fegte und plötzlich die Sonne auf das Schwert schien? Oder handelte es sich um eine kontrollierte Kenter-Übung? Hatte der hoffnungsvolle Segler-Nachwuchs etwa seinen Piraten am Steg zum Kentern gebracht? Auch das kann man ja schaffen.

Und wann war das überhaupt? Es muss jedenfalls etliche Jahre her sein, denn die letzten hölzernen Piraten-Jollen sind längst außer Dienst gestellt und durch pflegeleichtere GFK-Boote ersetzt.

Dann noch die Fragen: Wer sind die drei Jungs auf den anderen Booten? Und wer ist der uni-

formierte Segellehrer oder Schulleiter auf dem Steg? Seine korrekte Erscheinung spricht ebenfalls dafür, dass dieses Foto schon vor einigen Jahrzehnten entstand. Ich habe jedenfalls in den letzten dreißig Jahren an der HYS oder CYS keinen Segellehrer im blauen Tuch erlebt.

Das Erinnerungsvermögen unserer Mitglieder an ihre Zeit an den Yachtschulen ist teilweise phänomenal, und so hoffen wir, dass es sich auch in diesem Fall wieder bewährt. Ganz herzlichen Dank schon im Voraus für eure Mails an unsere Redaktion: cori.schumann@gmx.de.

Übrigens, der Merkvers heißt vollständig: „Scheint die Sonne auf das Schwert, macht der Segler was verkehrt.“ Das gilt selbstverständlich auch für Seglerinnen!



Norbert Suxdorf

FUNDSTÜCK

WER KANN HELFEN?

Im DHH-Archiv fanden wir dieses interessante Foto. Leider können wir es nicht zuordnen.

Wir vermuten, dass die Aufnahme auf Elba entstanden ist?

Wer weiß Näheres und kann uns helfen? Wir freuen uns über eine Rückmeldung unter schumann@dhh.de.



MEIN BLICK IN DIE 80ER JAHRE

AN DER YACHTSCHULE GLÜCKSBURG

In den 80er Jahren war Heinz Fricke zuständig für die qualitativ hochwertige Segelausbildung in Theorie und Praxis. Weniger erfahrene Segler und Ausbilder verdankten ihm sehr viel. Als ehemaliger Fregattenkapitän der Marine war er ein Lehrer alter Schule.

Er war streng und er kannte die krausen Ideen der jungen Segler, der männlichen wie weiblichen. In Erinnerung bleibt mir ein Treffen im Lehrerzimmer. Ein „Scherz“ sollte aufgeklärt werden. Alle kannten den Hintergrund der Angelegenheit. Heinz Fricke sah in die Runde. Er kannte seine Pappeneimer und wusste deshalb sofort Bescheid. Nach einem sehr eindringlichen Blick in die Runde sah er von Ermahnungen ab. So hatte er auf seine Art Ruhe und Ordnung wieder hergestellt. Alle am Tisch hatten verstanden!

All diese Erfahrungen sammelte ich, nachdem ich mit Familie und eigenem Boot in den 80er-Jahren an die HYS gekommen war. Dort erfuhr ich, dass eigene Segelerfahrung etwas gänzlich anderes ist, als sein Wissen als Ausbilder weiterzugeben. Mein Weg führte mich später über Prüfungsausschüsse und den DHH-Ältestenrat zur Seglertreff-Leitung in Flensburg (Nachfolge offen).



Inga von Dawans



HEINZ FRICKE: FESTE PEILUNG - KLARER KURS

Kapitän Fricke war auch ohne seine Marineuniform ein Mensch, der Autorität ausstrahlte. Er schien immer ernst und selten lustig, glich für einige mit seinem strengen Blick und seinem langen Kinnbart eher einer wandelnden Vierstrichpeilung. Einige haben ihn aber auch sehr humorvoll erlebt. Der allseits bekannten Sekretärin „Mutter Nissen“ fiel einmal beinahe ihre Zigarettenspitze aus dem Mund: Im Lehrerzimmer hatte gerade Schulleiter „Atze“ Lehmann seine Mannschaft auf schweres Wetter mit Orkanwarnung eingeschworen, obwohl sich draußen kein Blatt

rührte. Fricke saß regungslos da und murmelte, hörbar nur für sein direktes Umfeld: „Und wenn der Orkan kommt, dann hüpf Atze Lehmann von Ast zu Ast!“

Hätte ein Fotograf ein Foto von allen Anwesenden gemacht und als Suchbild ausgegeben mit der Frage: „Einer auf dem Bild ist Navigationslehrer! Wer wohl?“, dann hätten sicher über 90 Prozent auf Fricke getippt. Oft werkelte er im Lehrerzimmer Nummer 5 an Unterrichtsmaterialien und brachte schließlich einen Leitfaden für den

theoretischen BR-Schein heraus. Diese Fleißarbeit erwies sich allerdings eher als Nachschlagewerk für navigatorische Verfahren denn als Lehrbuch.

Dennoch erfuhr Heinz Fricke von allen Seiten Achtung und Anerkennung für seine Arbeit. Er galt als erstklassiger Theorielehrer und hatte auch in der Praxis im Umgang mit den Yachten aufgrund seiner langjährigen Erfahrung allerhand zu bieten.



Christoph Schumann

COWES-PANTS

DIE ROTEN HOSEN KOMMEN URSPRÜNGLICH AUS DER BRETAGNE

In den 60er- und 70er-Jahren segelte ich viel mit der grünen DHH-Yacht „Nordsee“ (ex „Germania V“) vor der Küste der Bretagne und der Normandie.

Im großen Fischereihafen von Concarneau (strategisch günstig gelegen) im Süden der Bretagne führten wir immer unsere Crew-Wechsel durch. Dieser war vom Airport Quimper aus gut zu erreichen und man konnte von Paris und allen anderen Flughäfen in Deutschland gut dorthin fliegen. Während einem dieser Crew-wechsel kam eine englische Yacht längsseits. Die Crew hatte Salzränder unter den Augen, was darauf schließen ließ, dass die Überfahrt von Cowes kein Zuckerschlecken gewesen war. Da wir von unserer abgereisten Crew noch einen großen Topf mit Chili con carne übrig hatten, konnten wir diesen heiß an unsere Nachbarn weitergeben. Teller und Löffel wurden auch mitgeliefert.

Ich brauche wohl nicht zu erwähnen, welche Freude diese unerwartete Geste an Bord auslöste. Die Crew, bestehend aus drei Engländern und zwei Bretonen, lud im Anschluss unseren Bootsmann und mich zu einem Drink am Abend zu sich ein. Schnell wurde klar, dass das Wort „einem“ gestrichen werden musste.

Und da einer der Bretonen eine rotbraune Hose trug, kam natürlich das Gespräch auch auf die Cowes-Hose und deren Ursprung.

In der vornapoleonischen Zeit – und auch später – waren die Segel der Fischer aus Baumwolle (Cotton). Auch ich habe noch in meiner Anfangszeit im Segelsport dieses Tuch kennengelernt. Wer dieses Material aber nicht sachgemäß behandelte, der hatte an einem neuen Segel nicht lange Freude, denn es musste erst bei leichten Winden raumschots eingefahren werden, damit sich alle Nähte gleichmäßig dehnten. Sonst hatte man eine schöne Gardine mit Unmengen von Falten, die nie wieder aus dem Segel herausgingen. Und die Segel mussten immer sofort getrocknet wer-

NRV-Team bei einer Champions League Regatta, rechts Kommodore Gunter Persiehl



den, damit keine Stockflecken entstanden. Roten war die unweigerliche Folge, wenn man sich nicht daran hielt. Dieses Wissen hatten mir die älteren Kollegen schon während meiner Ausbildungszeit mitgegeben. Es gab viele verschiedene Zusammensetzungen der schützenden Emulsion. Neue Segel wurden mit dieser „Suppe“ beidseitig gestrichen und danach einigermaßen wieder getrocknet, bis sie an Bord gegeben wurden. Natürlich nicht bei Segeln für den Yachtsport. Die blieben weiterhin weiß. Der Segler aus der Bretagne erzählte mir, dass die bretonischen Fischer bei der Zubereitung gegenüber anderen Regionen eine abweichende Mischung benutzten, die einen mehr rötlichen Ton erzeugte. Sie nannten diesen Farbton „breton-rouge“. Die Fischer der Bretagne hatten erkannt, dass sie auch ihre Cotton-Hosen rot imprägnieren konnten. Also trugen sie bald rote Segelhosen, um auch sie vor dem schnellen Verrotten zu bewahren.

Nun muss man wissen, dass über den Englischen Kanal zwischen Frankreich und England ein reger Austausch oder besser Schmuggel stattfand. Schon bald hatten die englischen Fischer erkannt, dass diese rotbraunen Hosen aus der Bretagne sehr robust waren. Und schon bald trugen die Fischer aus England auch diese Hosen aus gelohem Stoff. Übrigens: Die englischen Mitsegler auf der

Yacht haben diese Darstellung bestätigt. Durch ausgewanderte Engländer aus der Region um den Englischen Kanal soll die Hose sogar an die Ostküste von Nordamerika gekommen sein.

Nachdem der Schoner „America“ 1851 den Atlantik überquert hatte, um in der Regatta rund um die Isle of Wight den 100-Sovereign-Cup (später „America's Cup“) zu gewinnen, durften die roten Hosen nur von Atlantik-Überquerern unter Segeln getragen werden. So soll die Regatta-Crew der „America“ damals den Hosen eine besondere Bedeutung beigemessen haben. Da die Regatta in Cowes startete, erhielten rote Hosen in England den Namen „Cowes-Pants“.

Noch sehr lange waren rote Hosen mit blauem Blazer und weißem Hemd mit Krawatte Club-Anzug des New York Yacht Clubs. Aber auch wichtig: nur mit braunem Schuhwerk, niemals mit schwarzem! Auch heute ist diese Kleider-Kombination dort noch zu finden. Inzwischen übrigens auch überall auf der Welt in vornehmen Segel-Clubs. Auch der Stander vom NYCC (dunkelblau mit rotem Kreuz und weißem Stern) entspricht exakt der Farbkombination des perfekten Clubanzugs in Newport / Rhode Island.



Wilfried „Atze“ Lehmann



**UNSER JÜNGSTES
NEUMITGLIED**



**20.09.2021
ALEXANDER**

Dr. Barbara Gaußmann
und Lars Kruse, Ingolstadt



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

Der DHH gratuliert der langjährigen Seglertreff-Leiterin **Gerhild Laumann** zum runden Geburtstag und wünscht ihr alles Gute und weiterhin viel Spaß beim Segeln!



ES HABEN SICH VERMÄHLT:

31.07.2021

DR. BARBARA GAUSSMANN UND LARS KRUSE

Ingolstadt

DURCH TOD VERLOREN WIR:



- 27.04.2021** **Carl-Wilhelm Edding**
Hamburg
- 03.07.2021** **Monika Joel**
Weinbergstraße 14b, 55268 Nieder Olm
- 07.09.2021** **Dr. Detlef Klähn**
Zeisigweg 8a, 42489 Wülfrath
- 09.09.2021** **Alfred Goetz**
Offermansheider Straße 177, 51515 Kürten
- 14.09.2021** **Ute Heinrich**
Alpenrosenstraße 4, 81541 München
- 16.09.2021** **Dr. Klaus Rüter**
Alter Wasserturm 17, 23564 Lübeck

ES HABEN SICH VERMÄHLT:



03.09.2021

**NICOLAS & JENJIRA KITZKI,
GEB. BURANA**

ROTER STANDER, WEISSE MÖWE, ABER SKH?



„Was bedeutet SKH“? Hintergrund dieser Frage war das Auftauchen unseres roten Stander mit weißer Möwe darauf und der Aufschrift SKH. Ich antwortete wie aus der Pistole geschossen: „Segelkameradschaft Hamburg“. Doch ebenso schnell schoss es mir in den Kopf, dass mit „H“ nicht Hamburg, sondern „Hansa“ gemeint ist. Hintergrund dieser Frage war, dass Florian Hiersemann mehrere Abzeichen im Internet gefunden und gekauft hatte, die mit dem DHH in Verbindung stehen. Tatsächlich fand er dort eine emaillierte Anstecknadel, die den DHH-Stander mit den Buchstaben SKH zeigt.

Aber wie kann das sein? Zwei Vereine, ein Stander? Ein Blick in das Vereinsbuch zum 75-jährigen Jubiläum der Segelkameradschaft Hansa aus Hamburg bringt Licht ins Dunkel.

Der DHH war gegen Kriegsende von den Nazis in die Aktion „Kraft durch Freude“ eingebunden. Schon zu dieser Zeit gab es örtliche Seglergruppen, beispielsweise in Berlin, Hannover oder Hamburg, die neben ihren Kursen an DHH-

Yachtschulen auch privat vor Ort segeln gingen. Daraus wurden später die DHH-Kameradschaften (heute Seglertreffs).

Im Juni 1940 hatte bereits ein höchst aktiver und einflussreicher Segler, nämlich Ludwig Dinklage, die Leitung der Segelgemeinschaft Hamburg. Er wollte einen kleinen Verein vor Ort, mit Vereinshaus und Clubabenden sowie An- und Absegeln. Dazu musste allerdings ein eigener Verein gegründet werden, und das wiederum verboten die Alliierten: **Versammlungsverbot!**

Eingeladen wurde im August 1945 heimlich in ein Restaurant im üppig bepflanzten Hamburger Park „Planten und Blomen“. Die ca. 30 Gründungsmitglieder des neuen „Vereins Segelkameradschaft Hansa“ verteilten sich auf alle Tische. Es gab eine vorbereitete Satzung, die dort nach Einigung unterzeichnet wurde. Mit dabei war auch eine als Krankenschwester getarnte Protokollführerin. Bei Abstimmungen ging sie unauffällig von Tisch zu Tisch und sammelte die abgegebenen Stimmen ein. Nur nicht auffallen, war die Devise.



Die 75 Jahr-Chronik des SKH

**Bild links:
Der 1. Vorsitzende Werner
Schliecker im Gespräch mit
Autor Christoph Schumann**

**Bild rechts:
Eingang zum Clubhaus des SKH**



Nach Aufhebung des Versammlungsverbotes im November 1945 trafen sich 98 von 200 Mitgliedern im Bootshaus des Eimsbütteler Turnvereins in Hamburg. Irgendwann abends kam es zur Frage nach einem Vereinsstander. Unter § 16 der Satzung hieß es: „Vom Vorstand wird vorgeschlagen, als neuen Stander der Segelgemeinschaft Hamburg im DHH, die weiße Möwe im roten Feld, ohne die Buchstaben DHH in der linken oberen Ecke zu wählen.“ Der Vorschlag wurde angenommen.

Nach der Wiederbelebung des DHH 1951 allerdings suchte sich die SKH einen eigenen, abweichenden Stander. Es wurde der rote Wimpel mit dem Malteserkreuz darauf, dem Segelzeichen der Hansa-Jolle.

Im Unterschied zu den von der früheren Segelgemeinschaft stammenden Booten blieben die See- und Vertenskreuzer Eigentum des DHH und wurden an die SKH ausgeliehen. Die SKH trat mit verpflichtender Wirkung für alle seine Yachtschüler dem DHH als korporatives Mitglied bei.

Den DHH-Stander mit der Aufschrift SKH gab es also nur in der Zeit zwischen 1945 und 1951. Wer heute noch eine solche Nadel ergatteren kann, hat tatsächlich etwas ganz Besonderes und Seltenes erstanden.

 **Christoph Schumann**



Bild von Maler Kurt Schmischke, mit unserer Möwe und dem neuen SKH Stander



Der Clubraum des SKH

ZWEIGSTELLENKURSE

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.

Infolge der Corona-Pandemie können Änderungen von Terminen und Unterrichtsorten bei Kursen nicht ausgeschlossen werden. Bitte nehmen Sie deshalb Kontakt zur jeweiligen Zweigstelle auf.

BONN

Leitung: Wolfgang Windolph
Siebengebirgstr. 19
53340 Meckenheim

Tel.: 0 22 25 / 134 57
Fax: 0 22 25 / 70 50 25
E-Mail: windolph@dhh.de



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

Nr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
218570	Sportseeschifferschein (SSS)	Oktober 2021 – März 2022	26.10.2021
228573	SSS-Recht	4 x Di./Do	11.01.2022
228574	SSS-Seemannschaft	2 x Sa.	19.02.2022
228501	Sportbootführerschein See	4 x Mo. und 2 x Sa	10.01.2022
228507	Funkzeugnisse: Short Range Certificate (SRC) Binnenschiffahrtfunk (UBI)	1 x Fr. und 2 x Sa.	März /April 2022

Kurse in Köln Veranstaltungsort: Köln, Gästehaus DSHS, Bürgerzentrum Engelshof

Nr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
228510	Sporthochseeschifferschein (SHS)	6 x abends	12. Feb. 2022
228512	Seminar Astronomische Navigation (I)	1 x Sa./So	12./13. Feb. 2022

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 Theorieausbildung im Herbst 2021 wurde inzwischen weitgehend mit den Prüfungen abgeschlossen. Wie in den vergangenen Jahren haben wir wieder sehr gute Teilnehmerzahlen, so dass neben den Kursen für SBF-Binnen, SBF-See und SKS auch Lehrgänge für den SSS, den FKN sowie für die Funkzeugnisse durchgeführt werden konnten. Ein herzlicher Dank geht an die Ausbildercrew für ihren Einsatz und an die Teilnehmer für das Vertrauen in unsere Ausbildung.

Die nächsten Lehrgänge sollen im Januar 2022 beginnen und bis März/April 2022 laufen.

Folgende Kurse sind aktuell geplant:

Nr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
228201	Informations- und Einführungsveranstaltung *	11.01.22	1 Abend
228211	Sportbootführerschein Binnen (SBF-Binnen)	13.01.22	11 Abende
228220	Sportbootführerschein See (SBF-See)	17.01.22	13 Abende
228223	Sportküstenschifferschein (SKS)	17.01.22	20 Abende
228224	Kombination SBF-See und SKS	17.01.22	20 Abende
228230	Sportseeschifferschein (SSS) - Information *	13.01.22	1 Abend
228232	SSS - Modul Navigation	02.02.22	7 Abende
228235	SSS - Modul Seemannschaft	09.05.22	6 Abende
228240	Sporthochseeschifferschein (SHS) - Information *	13.01.22	1 Abend
228271	Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel (FKN)	21.03.22	1 Abend
228283	Funk-Kombination UKW (UBI und SRC)	20.01.22	10 Abende

* = unverbindliche und kostenfreie Informationsveranstaltung

Die SSS-Module „Schifffahrtsrecht“ und „Wetterkunde“ sind für Herbst 2022 vorgesehen. Spezialkurse zu ausgewählten Themen (Astronomische, terrestrische und elektronische Navigation, Radarseminar, Gezeitenkunde, Seemannschaft, Software an Bord usw.) werden entsprechend der Nachfrage eingerichtet und können einzeln gebucht werden.

Bei allen Lehrgängen ist eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich. Der Einstieg in einen bereits laufenden Führerscheinkurs ist nach Absprache mit der Zweigstellenleitung zumeist noch möglich. Die Kurse sollen als Präsenz-Veranstaltungen durchgeführt werden. Sofern behördliche Vorgaben dies verhindern, sind wir in der Lage, sie auch als Online-Schulungen abzuhalten.

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



HAMBURG

Leitung: Corinna und Caroline Schumann
Rahweg 81
22453 Hamburg

Tel.: 040/555 13 13
E-Mail: schumann@dhh.de
www.dhh.de/hamburg



Bitte beachten Sie, dass alle angebotenen Kurse evtl. online (Zoom) oder als Hybrid-Unterricht stattfinden könnten – je nach Infektionslage.

NEU im Kursangebot ist die Möglichkeit, das theoretisch erworbene Wissen vom SBF-See und/oder SKS bei einem „fiktiven“ Törn einzusetzen. Eine Yacht wird vom Hamburger Yachthafen nach Laboe überführt und die selbständige Törnplanung mit Hilfe des Einsatzes von Apps, Karten, Internet und nautischer Literatur wird geübt (siehe auch www.dhh.de/hamburg, Kurs 228015).

Weitere Kurse bieten wir jederzeit auf Anfrage an, auch firmenintern ab einer Mindestteilnehmerzahl von 6 Personen – wenn gewünscht auch online.

Wenn Sie im Besitz eines Führerscheines sind, können Sie bei uns zur halben Kursgebühr den entsprechenden Prüfungstoff noch einmal auffrischen.

Während der Hamburger Schulferien findet kein Unterricht statt!

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer	Ende	Uhrzeit
228000	Navigationsübungstag zum SKS	15.01.22	1 x	15.01.22	10.00-17.00
228015	NEU: Praxisbezogene Planung, ein fiktiver Törn von Hamburg nach Laboe (mit SBF-See o. SKS-Wissen)	21.02.22	2 x	28.02.22	18.30-21.30
218051	SSS	04.11.21			
218053	<i>Nav.übungen (kostenlos für SSS-Bucher, sonst 29,-)</i>	18.01.22	1 x		18.30-21.30
228005	<i>Seemannschaft</i>	20.01.22	3 x	27.01.22	18.30-21.30
228006	<i>Radar</i>	12.2./13.2.22	WE		10.00-17.00
228007	<i>Recht</i>	10.02.22	3 x	24.02.22	18.30-21.30
228008	<i>Wetter</i>	03.03.22	3 x	31.03.22	18.30-21.30
228006	SHS	05.01.22	11+1 WE	30.03.22	
228010	<i>Astro I</i>	05.01.22	4 x	26.01.22	18.30-21.30
228011	<i>Astro II</i>	02.02.22	4 x	23.02.22	18.30-21.30
228006	<i>Radar</i>	12.2./13.2.22	WE		10.00-17.00
228011	<i>Wetter</i>	02.03.22	1 x		18.30-21.30
228012	<i>Handhabung von Yachten</i>	23.03.22	1 x		18.30-21.30
228013	<i>Recht</i>	30.03.22	1 x		18.30-21.30
228004	SRC	19.2./20.2./26.2.	3 Tage		10.30-17.30
228003	UBI (halber Tag, wenn SRC-Wissen vorh.)	27.02.22	1 Tag		10.30-13.30
228004	Pyro (FKN)	29.03.22	1 x		18.30-21.30

STUTT GART

Leitung: Helmut Dietrich
Im Greutle 1
73230 Kirchheim-Nabern

Tel.: 070 21/509 64 78
E-Mail: dietrich@dhh.de
www.dhh.de/stuttgart



NEUER VERANSTALTUNGSORT:

a&o Hostel, Seminarraum „Wilhelma“ 1. UG, Rosensteinstraße 14/16, 70191 Stuttgart

Kurse in Stuttgart

Kursnr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
218860	Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs	4x Wochenende	27. November 2021
218870	Sporthochseeschifferschein (SHS) Gesamtkurs: Navigation (Terrestrisch+Elektrisch), Wetter, Schifffahrtsrecht, Astro-Navigation (2 Wochenenden)	5x Wochenende	27. November 2021
218841	Sportküstenschifferschein (SKS) inkl. Seenotsignalmittel (FKN)	3x Wochenende + 1 Samstag	29. Januar 2022
228850	Seenotsignalmittel (Fachkundenachweis FKN)	1x Samstag	26. März 2022
228877	SHS, Modul Handhabung von Yachten	1x Sonntag	13. Februar 2022

Seminare in Stuttgart

Kursnr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
208891	Astronavigation	2x Wochenende	12. März 2022



HANNOVER

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

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



K.Nr.	Kurzsn.	Kurstitel	Beginn	Kursdauer
Führerscheinkurse				
228111	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	05.03.22	2 Wochenenden
228113	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	05.03.22	2 Wochenenden und 1 Montag
228115	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen	05.03.22	2 Wochenenden und 1 Montag
218119	SSS	Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs	15.11.21	27 Termine, teilweise online
228120	SSS-N	Sportseeschifferschein Modul Navigation	05.02.22	10 Termine, teilweise online
228121	SSS-S	Sportseeschifferschein Modul Seemannschaft	17.01.22	3 Termine, teilweise online
228124	SHS	Sporthochseeschifferschein (SHS), inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs	12.02.22	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228125	SHS-A	Modul Astro Navigation	12.02.22	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228126	SHS-R	Modul Schifffahrtsrecht	12.02.22	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228127	SHS-H	Modul "Handhabung von Yachten"	12.02.22	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228128	SHS-W	Modul Wetterkunde	12.02.22	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228129	SKS-I	SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden	18.02.22	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228130	SSS-I	SSS Intensivkurs an 4 Wochenenden	04.02.22	4 Wochenenden, 2 Online, 2 Präsenz
218123	SSS-W	Modul Wetterkunde	18.12.21	3 Termine, teilweise online
228124	SHS	Sporthochseeschifferschein (SHS), inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs	12.02.22	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228125	SHS-A	Modul Astro Navigation	12.02.22	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228126	SHS-R	Modul Schifffahrtsrecht	12.02.22	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228127	SHS-H	Modul "Handhabung von Yachten"	12.02.22	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228128	SHS-W	Modul Wetterkunde	12.02.22	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228129	SKS-I	SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden	18.02.22	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
228130	SSS-I	SSS Intensivkurs an 4 Wochenenden	04.02.22	4 WE, 2 Online, 2 Präsenz
Funkkurse				
228135	SRC	Short Range Certificate (SRC)	26.02.22	2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz
228136	LRC	Long Range Certificate (LRC)	23.04.22	2 Wochenenden als Online Kurs
228138	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 228135 & 228136	26.02.22	4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz
Workshops und Sonderveranstaltungen				
228140	FKN	Fachkundenachweis Pyro (FKN)	16.04.22	1 Samstag, WSV, Altwarmbüchen
228141	SAB	Software an Bord	15.01.22	1 Samstag
228142	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk	05.02.22	1 Wochenende/inkl. Übungsmaterial, Hann., Bürgerhaus Misburg

Die Kurse finden, so weit nicht anders angegeben, in Hannover, Plathnerstr. 5 A, 3. OG, statt, je nach Infektionslage als Präsenz- oder Onlinekurs

MÜNCHEN

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

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



Was	SBF-Binnen	SBF-See	SKS	SSS	SSS	SRC UBI + FKN	Radar-seminar	Seefunk Auf-frischung	Charter-Vorbereitung	Medizin an Bord
Wofür	Segeln auf Binnen-gewäss-ern , inkl. Motor	Motorboot fahren an der Küste	See-Segeln in der 12-sm Küstenzone	Recht	Wetter	Teilnahme am UKW- Seefunk + Binnen , Voraussetzung für Schiffsführer	praktischen Umgang mit Radargerät	Mal wieder an den Knöpfen drehen	Von „Ab-legen bis Zulassung“ Worauf ist zu achten, was ich brauche	Medizin. Notmaßnahmen auf seegeh. Yachten
Voraussetzungen	praktischer Grundkurs empfohlen, zumindest aber Mitsegel-Vorkenntnisse	keine	SBF-Binnen empfohlen, SBF-See zwingend , siehe Prüfungs-termine	SKS/BR empfohlen, mind. aber für SSS: SBF-See und mind. 1.000 sm	SKS/BR empfohlen, mind. aber für SSS: SBF-See und mind. 1.000 sm	Segel-Erfahrung. Küste/See, Schul-Englisch	Segel-Erfahrung. Küste/See	SRC/UBI		Segel-Erfahrung. Küste/See
Uhrzeit	18.30-21.00	18.30-21.00		Freitag 18.30-21.00 Samstag 10.00-17.00	Freitag 18.30-21.00 Samstag 10.00-17.00	18.30-21.00	09.00-17.00	18.30-21.00	18.30-21.00	eineinhalb Tage
Termine	Di. 18.01. Fr. 21.01. Fr. 28.01. Fr. 04.02. Fr. 11.02. Fr. 18.02.	Do. 03.02., Di. 08.02., Do. 10.02., Di. 15.02., Do. 17.02., Di. 22.02., Do. 24.02., Di. 08.03., Do. 10.03., Di. 15.03., Do. 17.03., Di. 22.03., Di. 29.03., Di. 05.04., Do. 07.04. Kartenübungen: Fr. 17-21 / Sa. 09-13 Uhr Fr. 25.03., Sa. 26.03. Fr. 01.04., Sa. 02.04.		Fr. 11.02. Sa. 12.02. Fr. 18.02. Sa. 19.02. Fr. 25.02. Sa. 26.02. Skiferien Fr. 11.03. Sa. 12.03.	Fr. 28.01. Sa. 29.01. Fr. 04.02. Sa. 05.02.	Fr. 21.01. Fr. 28.01. Fr. 04.02. Fr. 11.02. Fr. 18.02. Sa. 19.02. Fr. 25.02.	Sa 12.02. Zur Vertiefung des SSS zu empfehlen!	Fr. 18.03.	Di. 15.03. Di. 22.03. Di. 29.03.	Fr. 11.03. 18.00-21.00 Sa. 12.03. 09.00-17.00
Kursnr.	228901	228902 / 228903		228905	228907	228909	228910	228913	228914	228911
Prüfung	Sa. 26.02. Theorie	Sa. 26.03. Theorie und Praxis	Sa 16.04. Theorie	nächste mögl. Theorie, siehe Website, PA DSV*	nächste mögl. Theorie, siehe Website, PA DSV*	Sa. 26.02. Theorie und Praxis				
Kurs-leiter	Lukas Vogl	Ludwig Vogl / Christiane Vogl		Luck Erlend, Florian Vogl	Luck Erlend, Florian Vogl	Ludwig Vogl	Peter Boot	Ludwig Vogl	Stefan Lang	Martin Biller

Schulungsräume: 80538 München, Thierschstr. 46, Wilhelmsgymnasium

*www.sportbootfuehrerscheine.org/

WIEN



Leitung: Heinz Drstak
Rothneusiedlerstraße 20
A-2332 Hennersdorf

Tel.: 0043 2235 81286
E-Mail: drstak@dhh.de
www.dhh.de/wien

Die schönen Segelabenteuer beginnen schon im Spätwinter und in den ersten Frühjahrswochen: mit guter Theorie-Vorbereitung. Etwa mit dem Einstieg für den Sportbootführerschein See. Das komplette Kursprogramm mit jeweils aktualisierten Daten gibt es auf der Website des DHH unter: www.dhh.de/wien

Kursnr.	Veranstaltung	Dauer	Termin
229101	Sportbootführerschein See	3 Wochenenden	12.03.2022
229102	Sportküstenschifferschein	5 Wochenenden	12.03.2022
229103	Short Range Certificate	3 Wochenenden	nach Absprache
229104	Radar und ARPA	1 Wochenende	23.04.2022
229105	Fotografie an Bord	1 Wochenende	30.04.2022

RUHRGEBIET



Leitung kommissarisch:
Corinna Schumann
Rahweg 81, 22453 Hamburg

Tel.: 040/555 13 13
E-Mail: schumann@dhh.de
www.dhh.de/hamburg

Kursnr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn	Kursgebühr (ohne Beitrag)
218465	Astro-Nav. "kleine Einführung"	eine Stunde	jeden Dienstag um 19.00 Uhr, bis Beginn SSS	kostenlos
	SSS - Sportseeschifferschein:			
228422	Recht (inkl. Radar I)/Wetter	10 Abende	19.01.22	260,-
	SHS - Sporthochseeschifferschein:			
228442	Recht (inkl. Radar II)/Wetter	10 Abende/ die ersten 5x Mi, dann Do	20.01.22	280,-
228460	Radar I		19.01.22	80,-
228462	Radar II (Voraussetzung Radar I)		03.02.22	80,-

Quereinsteiger sind nach Rücksprache willkommen!

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

Auf den Informationsabenden werden alle Kurse besprochen und können bei Bedarf auch anders terminiert werden

Kursart.	Kurstage	Kursdauer	Kurszeiten	Frühjahr 22		Herbst 22	
				Kursnr.	Kursstart	Kursnr.	Kursstart
Informationsabend	Donnerstag	1 Abend	19:30 - 21:00	228301	06.01.22	228320	01.09.22
Sportbootführerschein Binnen (Für alle Binnengewässer)							
Abendkurs	Dienstag	ca. 6 Ab.	19:30 - 22:00	228302	18.01.22	228322	13.09.22
Wochenendkurs	Samstag	ca. 2 Tage	09:00 - 16:00	228303	05.03.22	228323	08.10.22
Sportbootführerschein See / Küste (Für alle Küstengewässer bis zu 3sm von der Küstenlinie entfernt)							
Abendkurs	Donnerstag	ca. 8 Ab.	19:30 - 22:00	228304	20.02.22	228324	15.09.22
Wochenendkurs	Sonntag	ca. 3 Tage	09:00 - 16:00	228305	12.02.22	228325	16.10.22
Motorboot Praxis für Binnen und See (Richtig Motorbootfahren lernen) 3 Fahrstunden Training plus Prüfungsfahrt							
täglich	ab März	3 UE	nach Absprache	nach Absprache		nach Absprache	
KS Sportküstenschifferschein							
Abendkurs	Donnerstag	ca. 8 Ab.	19:30 - 22:00	228307	24.03.22	228327	10.11.22
Wochenendkurs	Sonntag	ca. 3 Tage	09:00 - 15:00	228308	Absprache	228328	Absprache
UKW Sprechfunkzeugnis UBI							
Abendkurs	Mittwoch	ca. 5 Ab.	19:30 - 22:00	228310	23.03.22	228330	30.11.22
Wochenendkurs	Sa / So	2 Tage	09:00 - 15:00	228311	Absprache	228331	12.11.22
UKW Sprechfunkzeugnis SRC							
Abendkurs	Mittwoch	ca. 6 Ab.	19:30 - 22:00	228312	02.02.22	228332	12.10.22
Wochenendkurs	Sa / So	2 Tage	09:00 - 15:00	228313	Absprache	228333	18.09.22
Fachkundenachweis (FKN) für Seenotsignalmittel nach dem Sprengstoffrecht gemäß §1 Abs, 2.1 SprengV							
Abendkurs	Montag	1 Abend	19:30 - 22:00	228314	Absprache	228334	Absprache
Praxisseminar Schleusenfahrten mit dem Motorboot							
Wochenendkurs	Sa / So	halber Tag	9:00 - 13:00	228335	Absprache	Anm. Zwst	Absprache
Kurse in Bad Salzuflen							
Informationsabend	Mittwoch	1 Abend	19:30 - 21:00	228301	05.01.22	228381	31.08.22
Sportbootführerschein Binnen (Für alle Binnengewässer)							
Abendkurs	Mittwoch	ca. 6 Ab.	19:30 - 22:00	228302	19.01.22	228382	14.09.21
Sportbootführerschein See / Küste							
Abendkurs	Freitag	ca. 8 Ab.	19:30 - 22:00	228364	21.01.22	228384	16.09.22
Motorboot Praxis für Binnen und See (Richtig Motorbootfahren lernen)							
täglich	ab März	3 UE	Absprache	nach Absprache		nach Absprache	
UKW Sprechfunkzeugnis UBI							
Wochendkurs	Sa / So	2 Tage	09:00 - 15:00	228371	12.02.22	228391	08.10.22
UKW Sprechfunkzeugnis SRC							
Wochendkurs	Sa / So	2 Tage	09:00 - 15:00	228373	22.01.22	228393	17.09.22

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

Die Seglertreffs in der Wintersaison finden jeden letzten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr im Restaurant „Zum Eichenwald“ (Salzdahlumer Str. 313 in Braunschweig-Mascherode) statt, sofern dies dort wieder zulässig ist – bitte vorher kurz anfragen. Die nächsten Termine sind somit 27. Oktober und 24. November 2021 sowie 26. Januar und 23. Februar 2022.

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 www.dhh.de/braunschweig



HANNOVER

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

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

Corona hat uns immer noch fest im Griff und die möglichen Beschränkungen im öffentlichen Raum machen es unmöglich, eine verbindliche Planung für drei Monate im Voraus aufzustellen. Die hier publizierte Themen sind daher nur unverbindlich und die Veranstaltungen werden den jeweiligen zulässigen Möglichkeiten angepasst.

Auf jeden Fall gilt: Die Freunde des Segelsports im Großraum Hannover treffen sich an jedem 3. Donnerstag im Monat ab 19:00 Uhr.

Soweit ein persönliches Treffen rechtlich möglich ist, treffen wir uns 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.

Soweit die Coronabeschränkungen ein persönliches Treffen ausschließen, treffen wir uns im Internet zu einer Zoom-Konferenz. Die Zweigstelle Hannover wird uns die notwendige technische Unterstützung geben. Neben dem Klönschnack wollen wir uns von nun an auch mit einem Thema befassen. Der Einladungslink wird jeweils einige Tage vorher im E-Mail-Verteiler veröffentlicht.

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

- 20. Januar: Die Kollision von No. 5 Elbe
- 17. Februar: Von Amsterdam nach Greifswald auf Binnengewässern
- 17. März: Der Pharao im Wattenmeer

Änderungen und aktuelle Hinweise werden auf der Internetseite des Seglertreffs Hannover <https://www.dhh.de/segelertreff-hannover/> veröffentlicht. Mitglieder, die sich im E-Mail-Verteiler befinden, werden per E-Mail benachrichtigt.



DÜSSELDORF

Leitung: Norbert Knopp
Tel.: 02426/6828310
E-Mail: norbert.knopp@gmx.de

Teamer: Teamer: Ulrich Hauschild und
Dr. Rainer Kruse

Die aktuelle Lage lässt Treffen des Seglertreffs für DHH-Segler und Freunde aus dem Raum Düsseldorf, Köln, Bonn wieder zu.

Regelmäßig am zweiten Mittwoch im Monat ab 19:00 Uhr ist unser Treffpunkt 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.

REGENSBURG

Leitung: Gerhild Laumann
Tel.: 09441/8336
E-Mail: laumann@dhh.de

Stellvertreter: Andreas Bäuml
andreasbaeuml@web.de

Unser Regensburger DHH-Seglertreff findet jeden 2. Dienstag eines Monats um 19:30 Uhr in unserem traditionellen Wirtshaus Hubertushöhe, Wilhelm-Raabe-Str.1 in 93051 Regensburg statt.

Segelbegeisterte, Neumitglieder und deren Freunde sind uns jederzeit herzlich willkommen.

Neben Segelberichten über Törns kommt unser beliebter Klönschnack mit viel Seglerlatein nicht zu kurz. Schnell finden sich hier Gleichgesinnte. Schaut's einfach mal rein.

Corona wird uns vorerst weiterhin begleiten. Unbeirrt halten wir aber trotzdem an den Terminen fest. Die Seglertreffeinladungen, -änderungen mit aktuellen Themen werden rechtzeitig einmal im Monat per Email über den Verteiler versendet.

Das Wichtigste aber zuerst:
Stabwechsel – Ich – Gerhild Laumann, stelle mich für die Leitung des Seglertreffs nicht mehr zur Verfügung (biblisches Alter), weitere 3–4 Monate Übergang müssen reichen!

Folgende Veranstaltungen sind bereits in der Planung:

- Di., 11. Januar, Betriebsferien im Wirtshaus
- Di., 08. Februar, wichtig:
Neuwahl des Seglertreff-Leiters/in
- Di., 08. März, Astronavigation:
Fachvortrag von Thomas Müller
- Di., 12. April, steht noch nicht fest
- WE Mai: Sa/So Ansegeln an der CYS mit
Zweigstelle München/
Ehepaar Christiane und Ludwig Vogl

STUTTGART

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

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

Die Inzidenzzahlen steigen wieder an, aber ein persönliches Treffen ist dennoch möglich, mit Corona-Auflagen, geimpft, genesen. Der Stuttgarter DHH-Seglertreff findet jeden 3. Donnerstag im Monat ab 19:00 Uhr, Vortragsbeginn 19:30 Uhr, im Restaurant „Haus am See“ am Max-Eyth-See in Stuttgart, Mühlhäuser Straße 331, in der „Anglerstube“, statt. Seglertreffeinladungen mit den aktuellen Themen werden per Mail versendet. Möchten Sie in unsere Verteilerliste „Newsletter-Informationen des Seglertreffs Stuttgart“ aufgenommen werden, senden Sie mir bitte eine Mail. Segelinteressierte sind jederzeit herzlich willkommen! Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Mit unseren Vorträgen wollen wir Ihr Interesse wecken für das Binnenrevier und unser Ansegeln. Den SBF-Binnen kann man an der Chiemsee Yachtschule im Komplettkurs absolvieren. Autoren: H-J Kießler, G. Schwäkendiek, W. Scharpfenecker.

- Do., 20. Januar 2022
Sportboot-Binnen/Motor/Segeln mit den Themen: Schifffahrtsrecht Binnen, Geltungsbereiche Fahrregeln und Fahrwasserkennzeichnung.
Referent: Wolfgang Scharpfenecker
- Do., 17. Februar 2022
Sportboot-Binnen/Motor/Segeln mit den Themen: Seemannschaft, Bauart und Takelung von Segelbooten, Einrichtung, Schiffsführung.
Referent: Wolfgang Scharpfenecker
- Do., 17. März 2022
Sportboot-Binnen/ Motor/Segeln mit den Themen: Seemannschaft 04, Fahrzeugvorbereitung und –manöver, Wetterkunde, Europäische Wetterverhältnisse.
Referent: Wolfgang Scharpfenecker

EHRENNADELN

GOLDENE EHRENNADEL FÜR 50 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Marion Ackmann	Altdorf
Dr. Joachim Aron	Lüneburg
Dr. Christoph Bestendonk	Meerbusch
Dr. Raimund Birkhahn	Essen
Klaus Blätte	Hamberge
Hauke Bohnen	Neudorf Bornstein
Thomas Bruns	Elmshorn
Wilfried Buth	Schleswig
Wolf Christof Deckart	München
Dr. Ulrich Doerries	Kaufbeuren
Bernhard Fackelmann	Stuttgart
Wolfgang Fackelmann	Stuttgart
Peter Frenkel	Hannover
Klaus Friedrich	Erlangen
Marika Geißler	Dittelbrunn
Manfred Hagen	Düsseldorf
Jochen Hannich	Bonn
Georg Hemmer	Neuss
Prof. Dr. Dr. Tomas F. Hoffmann	München
Michael Hoffstaedter	Mettmann
Hans-Jürgen Hohenstein	Stuttgart
Prof. Dr. Olaf Janzer	Westhausen
Dr. Hendrik Junghanns	Eppelheim
Rolf Kasper	Plochingen
Konrad Kieslinger	Gundelfingen a. d. Donau
Hubertus Kissler	Löhne
Armin Lämmle	Schwaebisch Gmünd
Dr. Michael Lepach	Frankfurt a. Main
Klaus Lesemann	Heilbronn
Rüdiger Marwede	Neustadt
Hans-Werner Meeßen	Isny im Allgäu
Robert Meyer	Essen
Dr. Andreas Muth	Kronberg

Dr. Heinrich Niederfahrenhorst	Paderborn
Friedrich Ohlig	Leverkusen
Klaus G. H. Ohling	Großhansdorf
Dr. Harald Preiser	Lüdinghausen
Diether Richter	Flensburg
Ulrich Salmen	Hamburg
Rainer Schade	Garbsen
Thomas Schipplick	Heiligenhafen
Wolfgang Schmelter	Glücksburg
Günter Siegert	Celle
Karlheinz Soesters	Ahrensburg
Dr. Bernhard	
Tebbe-Simmendinger	Krefeld
Kirsten A. von Boch-Galhau	Kronberg
Lebrecht von Trotha	Glücksburg
Heinz-Werner von Wissel	Hannover
Senta Vonhoff	Osnabrück
Hans Rudolf Walsleben	Duisburg
Dr. Henning Walter	Nürnberg
Prof. Dr. Cornelius Weiller	Freiburg im Breisgau
Dr. Detlev Werner	Kehl
Dr. Heiko Wetjen	Unterensingen

SILBERNE EHRENNADEL FÜR 40 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Ariane Renée Apel	Piriac sur Mer, Frankreich
Peter Apel	Oberhausen
Dr. Annette Becker	Frankfurt a. Main
Dr. Günter Bensmann	Essen
Wilhelm Johannes Bornholdt	Wolfsburg
Peter Buchmann	Nürnberg
Frank Crieie	Hannover
Dr. Florian Danckwerth	Moers
Henning Dannenberg	Bammental

Brigitte Dill	München
Dietrich Dirksen	Ottobrunn
Dr. Yvonne Dubbers-Albrecht	Bremen
Dr. Daniela Grobe	Mühlheim a. d. Ruhr
Dr. Ulrich Gruner	Hiltensingen
Thomas Gutenstein	Steinbach
Erhard Harrer	Schwanstetten
Peter Hefter	München
Dieter K.-H. Herold	Rimsting
Brigitta Hiensch	Berlin
Maren Hünsch	Hamburg
Heinz-Peter Kerbitz	Mettmann
Lothar Krahl	Münster
Michael Krannich	Neustadt
Christopher Kranzbuehler	München
Ralf Küchenmeister	Melle
Willy Marquardsen	Flensburg
Tino Mehnert	Ottenbach
Dr. Matthias Melien	Wiesbaden
Prof. Joachim Meyer	München
Rudolph Meyer	Mainz
Dr. Horst-Jürgen Michallek	Hamburg
Dr. Ingo Migule	Goldberg
Dirk Müller	Osterholz- Scharmbeck Hamburg
Wübke Müller	
Dr. Kerstin-Elisabeth	
Peters-Häderle	Rimsting
Claus Rass	Neumünster
Sylvia Riedelbauch	Calw
Eberhard Rommel	Stuttgart
Peter Scharnewski	Berlin
Heribert Schmitz	Hamburg
Dr. Tobias Schröder	Bonn
Norbert Schulte	Waldkraiburg
Dr. Jan-Peter Thost	Holzkirchen
Dieter-Otto Uhrig	Karlsruhe
Dr. Christoph von Szczepanski	Wandlitz



Philipp Vossen
Thomas Wartbiegler
Claudia Weissflog
Viola Wingen
Lieselotte Winkler
Michael Wolff
Dietrich Worlitzsch
Dr. Thomas Wunn

Neuss
München
Ennepetal
Essen
Fürth
Hamburg
Twistringen
Lohr

BRONZENE EHRENNADEL FÜR 25 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Henrik Adler
Klaus Banser
Dieter Bauer
Marcus Bauer
Anne-Christine Baumann
Sabine Behfeld
Frederik Bentzin
Annika Bentzin
Dorothee Bentzin
Roland Bohlmann
Lutz Böhme
Thorsten Borchers

Stefan Bordne

Karsten Braasch
Axel Brandauer
Christopher Brandt
Rosemarie Burian
Nick Burmester
Florian Buß
Andreas Conrads
Jörn Eickholt
Lutz Fabarius
Niels Franksen

Berlin
Heikendorf
Radolfzell
München
Wedel
Rellingen
Kiebitzreihe
Flensburg
Kiebitzreihe
Sickte
Wedel
Prien am
Chiemsee
Edingen-
Neckarhausen
Flensburg
Eutingen
Hamburg
Basel, Schweiz
Ratingen
Offenbach / Main
Bönningstedt
Frankfurt
Hamburg
Würselen

Nils-Oliver Gangloff
Christian Ganschietz
Erich Geiring
Steffen Grimm
Norbert Grothus
Karin Gugau
Klaus Haarstich
Dr. Philipp Häuser
Alexander Heinrich
Jan Heinrichs
Joachim Herzog
Alexander Hick
Björn Höhn
Werner Kappus
Herbert Kathmann
Christine Keller
Annegret Keller
Ulrike Keltsch
Julia Keuthen
Thomas Kiel
Michael Klemund
Horst Kliebe
Susanne Kohout-Lang
Paul Heinz Kolmorgen
Wolfgang Krause
Dr. Eberhard Kriener
Elisabeth Krieter
Joachim Krimphove
Susanne Kring
Katharina Kurz
Friederike Layher
Maximilian Leierseder
Dr. Peter Mäussnest
Günter Mayerhöfer
Ann Sofi Meesenburg
Adolf Mey
Mechthild Klara Möhler
Stephan Müller-Odenwald
Frederik Nahme

Hamburg
München
Berg
Nürnberg
Waltrop
Norderstedt
Hohenhameln
Frankfurt/Main
Hanau
Egelsbach
Markt Schwaben
Mannheim
Berlin
Lengerich
Neuss
Frankfurt
Monschau
Hannover
Los Angeles, USA
Bitburg
Garbsen
Knittelsheim
Voula
Ibbenbüren
Dortmund
Essenheim
Bonn
Hamburg
Barmstedt
Fürth
Stuttgart
Taufkirchen
Leonberg
Nürnberg
Flensburg
Giessen
Ulm
Fulda
Aachen

Michael Ortwein
Ernst-Ulrich Otten
Hans-Jörg Piechotka
Gabriele Pinger
Dr. Peter Przybylski
Prof. Dr. Matthias Pulsfort
Sven Reichert
Dr. Veronika Reinisch
Christoph Reuss
Karen-Ute Riesen
Stefan Rös
Dr. Irene Rosengarten
Dieter Scheithauer
Bobby Schenk
Dr. Kim Caroline Schmitz
Anja-Carina Schröder-Voß
Helmut Schreiber
Thomas Schröder
Prof. Dr. Andreas Schulz
Dr. Thorsten Send
Amelie Spangler
Dr. Jobst Strickhausen
Peter Struck
Georg Sutor
Jürgen Swatek
Edith Swatek
Dr. Jürgen Sydow
Elke Tantzen
Isabella Tertilt
Joachim Vogtmann
Ulf Wachholtz
Ulrike Wendel
Detlef Wilke
Tobias Wintz
Dr. Martin Rasmus Witt
Daniel Wolff
Manfred Wörl
Finn Zeidler
Philip Ziegler

Bergau
Schleiden
Dingolfing
Koblenz
Morschheim
Wuppertal
Paris, Frankreich
Farchant
Hamburg
Bern, Schweiz
Lehrte
Düsseldorf
Pähl
Fürstenfeldbruck
Sauerlach
Berlin
Thalmassing
Mayen
Gießen
Bonn
Frankfurt
Mülheim
Hamburg
Niederkrüchten
Augsburg
Augsburg
Wedel
Gerwisch
Prien
Uttenreuth
Hamburg
Isernhagen
Olching
Erlangen
Kiel
Hamburg
Rüsselsheim
Frankfurt
München

Wann greift die Haftpflichtversicherung?



Ein Fall für die Yachthaftpflicht?

Wer einen Schaden verursacht, haftet auch dafür – dieser Zusammenhang erscheint logisch. Doch im Wassersport ist es nicht immer so einfach. Hier gilt zumeist das Prinzip der Verschuldenshaftung. Was das für Ihren Versicherungsschutz bedeutet, erklärt Gunnar Brock, Rechtsanwalt beim Yachtversicherungsspezialisten Pantaenius.

„Grundsätzlich haftet ein erwachsener Mensch nur dann für einen Schaden, wenn er ihn selbst schuldhaft, also vorsätzlich oder fahrlässig, verursacht hat“, erklärt Gunnar Brock. Dieses Prinzip wird in der deutschen Rechtsprechung Verschuldenshaftung genannt und gilt bei fast allen Schäden im Wassersport. Im Gegensatz dazu gilt im Straßenverkehr aufgrund des erhöhten Gefahrenpotenzials die sogenannte Gefährdungshaftung.

Zum besseren Verständnis zwei einfache Beispiele aus der Praxis:

Ein Autofahrer parkt seinen Pkw. In der Nacht reißt der Bowdenzug, die Handbremse löst sich, und ein anderes Fahrzeug wird beschädigt. In diesem Fall haftet der Fahrzeughalter, beziehungsweise seine Versicherung, obwohl ihn keine direkte Schuld trifft.

Ein Eigner macht sein Schiff ordnungsgemäß am Liegeplatz fest. In der Nacht zieht ein Sturm auf, zwei Festmacher reißen, Nebenlieger werden beschädigt. In diesem Fall haftet der Eigner, beziehungsweise seine Haftpflichtversicherung, nicht, weil der Schiffsführer nicht schuldhaft gehandelt hat.

„Der Unterschied ist Schiffseignern häufig schwer zu vermitteln, weil sie mit der Mentalität und den Erfahrungen aus dem Straßenverkehr aufs Wasser gehen“, berichtet der Pantaenius-Jurist. „Sie empfinden eine moralische Verpflichtung gegenüber dem Geschädigten, insbesondere wenn es sich, wie bei diesem Beispiel, um den Nebenlieger handelt, den man seit 20 Jahren

kennt. Hinzu kommt der Ärger, dass die eigene Versicherung nach jahrelanger Unfallfreiheit und Prämienzahlung nun nicht für den Schaden aufkommen will. Der Versicherer lehnt die Zahlung jedoch nicht aus Unwilligkeit ab, sondern schlicht, weil der Versicherungsnehmer für den Schaden nicht haftet.“

Der Ärger wird umso größer, wenn der Geschädigte eine Klage gegen den Verursacher einreicht, weil dessen Versicherung nicht zahlen will. In diesem Fall beinhaltet die Haftpflichtdeckung jedoch einen so genannten passiven Rechtsschutz. Das heißt, die Kosten für den erforderlichen Rechtsbeistand sind durch die Haftpflichtversicherung gedeckt.

Bei Kollisionen wird das Prinzip der Verschuldenshaftung noch deutlicher: Auch wenn ich als Kurshalter Wegerecht habe und mich damit vordergründig bei einer Kollision keine Schuld trifft, so wird mir in der Regel trotzdem eine Mitschuld zugesprochen. Denn als Schiffsführer bin ich dazu verpflichtet a) Ausguck zu halten, b) optische oder akustische Warnsignale zu geben und c) ein geeignetes Manöver des letzten Augenblicks einzuleiten. Regattasegler werden diese Systematik kennen.

Gerade vor diesem Hintergrund ist nach Ansicht von Gunnar Brock im Wassersport eine Yacht-Kaskoversicherung unerlässlich. „Da für Boote anders als für Kfz in Deutschland keine Pflicht zur Haftpflichtversicherung besteht, sollten es sich Schiffseigner sowieso sehr genau überlegen, ohne Kaskodeckung durch die Gegend zu fahren.“ Eine Haftpflichtdeckung hält der Versi-



**Gunnar Brock,
Rechtsanwalt bei Pantaenius**

cherungsspezialist trotz fehlender Verpflichtung erst recht für dringend erforderlich.

Bei der Wahl der richtigen Haftpflichtversicherung können die Versicherungsbedingungen stark variieren. „Kaum jemand hat Lust, sich die klein gedruckten Versicherungsbedingungen durchzulesen“, weiß Gunnar Brock, „doch einige Details sollten Sie unbedingt prüfen: zum Beispiel, ob die Police-Ansprüche der Crew und Gäste, auch untereinander, vollumfänglich abdeckt. Weiterhin sollten die Mitbenutzung von Wassersportgeräten und Mietsachschäden versichert sowie eine Skipperhaftpflichtversicherung inkludiert sein. Ebenso ist auch auf ausreichend hohe Versicherungssummen zu achten.“

Noch auf der Suche nach dem passenden Versicherungsschutz für die kommende Saison? Boots-, Skipper- und Charterversicherungen gibt es auf: www.pantaenius.de.

Der nächste
Redaktionsschluss:
DER BLAUE PETER
02/2022
04.02.2022



Foto: Georg Hilgemann

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.

DHH 

2. Vorsitzender (Vertreter des 1. Vors.):
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 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, 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

IMPRESSUM

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

Redaktion:
Hans Bentzin,
Corinna Schumann,
Norbert Suxdorf,
E-Mail: schumann@dhh.de

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

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](https://www.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 —



**WEIL DU
FÜR DEINEN
SUNDOWNER
KEINEN HAFEN
BRAUCHST**

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN