

Der Blaue Peter

Zeitschrift für Segeln und Segelausbildung • 77. Jahrgang

04
—
22



**DHH-Mitgliederversammlung
am Chiemsee**
mit Umbauplänen

Erstes Mal mit fremdem Boot
perfekt vorbereitet hinein ins
Charter-Abenteuer

Der Deutsche Hochseesportverband HANSA e.V. ist seit 1925 eine der ersten Adressen, wenn es um Segelausbildung geht. Herzstück unseres Vereins sind unsere beiden Yachtschulen in Prien am Chiemsee und in Glücksburg an der Ostsee, an denen jährlich über 4.000 Vereinsmitglieder das Segeln lernen und bis zum/zur Hochseeskipper*in ausgebildet werden können. Zweck des Vereins ist die Förderung des Wassersports, der Jugend und der Sicherheit auf See.

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.
DHH 

Aufgrund der Umstrukturierung unserer Geschäftsstelle in Hamburg suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt:

LEITUNG DER GESCHÄFTSSTELLE (m/w/d)

in Teilzeit 50-100%, Jobsharing möglich

IHR AUFGABENGEBIET

- Selbstständige Führung der Geschäftsstelle und des Teams Finanzbuchhaltung
- Koordinierung der Weiterentwicklung unseres ERP-Systems
- Vor- und Nachbereitung der Gremiensitzungen sowie der jährlichen Mitgliederversammlung
- Erstellen von Arbeitsverträgen und Angeboten
- Erstellung der jährlichen Wirtschaftsplanung und des Controllings in Abstimmung mit den Stakeholdern
- Vertrauensvolle Abstimmung mit dem ehrenamtlichen Vorstand sowie den hauptamtlichen Schulleitern
- Engagierte Weiterentwicklung der Strategie des Vereins

IHR PROFIL

- Erfolgreich abgeschlossenes kaufmännisches Studium oder Ausbildung sowie relevante Berufserfahrung
- Ausgeprägte Team- und Führungsfähigkeiten im Sinne einer unkomplizierten Hands-on-Mentalität
- Sie verfolgen die Ziele mit Ausdauer und treffen Entscheidungen umsichtig
- Routinierter Umgang mit MS Office
- Sehr gute Kenntnisse in einem ERP-System, idealerweise MS Dynamics 365 Business Central

Sie sind nicht Expert*in in allen Anforderungen, aber bringen die Bereitschaft mit, sich darin weiterzuentwickeln? Dann bewerben Sie sich dennoch gerne bei uns.

WIR BIETEN

Bei uns empfängt Sie eine familiäre Vereinskultur mit flachen Hierarchien. Die Tätigkeit ist sinnstiftend mit facettenreichen Gestaltungsmöglichkeiten. Wir bieten Raum für Eigeninitiative und individuelles Arbeiten. Eine unbefristete Anstellung mit leistungsgerechter Bezahlung und eine flexible Arbeitszeitgestaltung mit Homeoffice-Möglichkeiten. Das maritime Büro liegt im Herzen von Hamburg mit sehr guter ÖPNV-Anbindung.

Seglerische Kenntnisse sind von Vorteil, aber nicht Bedingung für Ihre Bewerbung.

Wir behalten uns vor, die Stelle in zwei Teilzeitstellen als Jobsharing zu besetzen, Sie können sich aber auch im Team bewerben.

Wir freuen uns über Ihre Bewerbung bis spätestens 30. September 2022 ausschließlich per E-Mail im pdf-Format mit Angabe Ihrer wöchentlich gewünschten Arbeitszeit, der darauf bezogenen Gehaltsvorstellung und Ihres frühestmöglichen Antrittsdatums an den 1. Vorsitzenden unseres Vereins, Herrn Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann, unter hoffmann@dhh.de.

Für Rückfragen steht Ihnen der 1. Vorsitzende gerne unter Tel. 040 / 4411 42 57 zur Verfügung.

LIEBE SEGLERINNEN UND SEGLER,

bei Redaktionsschluss Anfang August laufen nach einem gelungenen Saisonstart beide Schulen in der Hochsaison auf vollen Touren. Auch die Schulklassen sind nach 2 Jahren Pause in vermehrter Anzahl wieder zurückgekehrt. Es ist eine wahre Freude, Kinder, Jugendliche und Erwachsene in fröhlicher Stimmung auf den einmalig schönen Geländen unserer beiden Yachtschulen erleben zu dürfen.

Erfreulich zu beobachten ist, dass der Anteil der Familien auch in der Hochsaison deutlich zugenommen hat und diese „neue Mischung“ von allen Beteiligten als Gewinn angesehen wird.

Die Krisen in Europa lassen jedoch auch uns nicht unberührt. Wir haben uns dem Thema Energiekrise bereits Anfang des Jahres gestellt. Die Beleuchtungskörper der HYS sind im Frühjahr komplett auf LED umgestellt worden. Die Heizungsanlage wurde überprüft und bezüglich Temperatur und Heizzeiten deutlich sparsamer eingestellt. Auch an der CYS haben wir auf LED umgestellt, die Überprüfung der Heizungsanlage wird im Herbst stattfinden. Die bereits angekündigten Elektroladestationen auf den Parkplätzen der beiden Schulen werden noch in der laufenden Saison installiert werden. Genehmigungs- und Förderanträge sind endlich freigegeben, die Aufträge an die Elektriker in Glücksburg und am Chiemsee sind erteilt.

Doch jetzt zu einem erneut entscheidenden Vorhaben in der Vereinsgeschichte. Das Hansa-Haus an der Chiemsee Yachtschule ist in die Jahre gekommen. Durch den Neubau des Speisesaals und die technische Aufrüstung der Küche haben wir vor ein paar Jahren den ersten Schritt der notwendigen Renovierung unternommen. Jetzt muss das Bettenhaus folgen. Bereits im Jahr 2019 hatten wir die notwendigen Planungen in die Wege geleitet und im Rahmen einer Bauvoranfrage eine Genehmigung durch die Gemeinde Prien und das Landratsamt Rosenheim erhalten. Die Pandemie hat uns dann gezwungen, alles zu stoppen. Seit Herbst letzten Jahres haben wir das Thema erneut aufgegriffen und von mehreren Architekten Vorschläge erarbeiten lassen. Vorstand und Verwaltungsrat haben dann im Juli entschieden, das Hansa-Haus vom Keller bis zum 1. Stock zu renovieren und das Dachgeschoss komplett neu zu gestalten. Ich bin zuversichtlich, dass wir noch im Oktober mit dem Abriss des Daches starten können. Die Mitgliederversammlung an der Chiemsee Yachtschule wird deshalb unter beengten Verhältnissen stattfinden, insbesondere die Übernachtungsmöglichkeiten reduzieren sich auf das Bayern-Haus. Auf der Mitgliederversammlung und im nächsten Blauen Peter werden wir Sie über alle Details genau informieren.



Für die noch vor uns liegenden Segelwochen wünsche ich Ihnen erholsame Auszeiten. Für uns alle hoffe ich, dass die Welt wieder in ein ruhigeres Fahrwasser gelangt.

Mit den besten seglerischen Grüßen
Ihr Tomas Hoffmann

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



DHH-INTERN

| | |
|-------------------------------------|----|
| Einladung an die DHH-Regattagruppe | 04 |
| Vollmacht Mitgliederversammlung | 04 |
| Einladung zur Mitgliederversammlung | 05 |
| Vorstellung des Verwaltungsrats | 06 |



DHH-SCHULEN

| | |
|-------------------------------|----|
| HYS: Skippertraining | 08 |
| Törn: Midsummersail Regatta | 10 |
| HYS-Historie: X-Yachten | 14 |
| Historie: Schiffsjungenschule | 18 |
| CYS: Achim Thiecke-Preis 2022 | 20 |
| CYS: Jugendarbeit | 22 |
| CYS: Flowerpower | 24 |
| Zweigstellenleiter-Tagung | 27 |



DHH-SERVICE

| | |
|--------------------------|----|
| Familiennachrichten | 25 |
| Zweigstellen-Kurse | 28 |
| Seglertreffs | 34 |
| Informationen, Impressum | 38 |



VOLLMACHT



- zur Verwendung für die
Jahresmitgliedsversammlung 2022 -

Hiermit bevollmächtige ich das DHH-Mitglied

(Vorname, Name; Anschrift)

mich auf der Mitgliederversammlung des
DHH am 15. Oktober 2022 uneingeschränkt
zu vertreten, insbesondere meine Stimme bei
Abstimmungen und Wahlen abzugeben.

Meine Mitgliedsnummer

Ort, Datum

Vorname, Name

Unterschrift

**Vorlage bis spätestens 5. Oktober 2022 bei
der DHH-Geschäftsstelle**



BITTE NICHT VERGESSEN!

Wenn Sie **umziehen**, teilen Sie bitte dem DHH Ihre neue Anschrift mit.

Wenn Sie eine **Beitragsermäßigung** für Schüler, Studenten, in der
Ausbildung Befindliche, Freiwilligendienstleistende (Wehrdienst oder
Soziales Jahr) in Anspruch nehmen wollen, schicken Sie dem DHH die
entsprechenden Nachweise bitte bis zum 30. November 2022.

Wenn Sie eine **Bankeinzugsermächtigung** erteilt haben und sich Ihr
Konto ändert, teilen Sie dies dem DHH bitte bis zum 30. November 2022
mit. Post- und Bankretouren bedeuten für den DHH zusätzliche Kosten.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihre **E-Mail Adresse** mitteilen.

Danke im Voraus! Ihre DHH-Geschäftsstelle



EINLADUNG ZUR VERSAMMLUNG DER DHH-REGATTAGRUPPE

*Am 15. Oktober 2022 findet im Anschluss an die DHH-
Mitgliederversammlung die diesjährige Versammlung
der DHH-Regattagruppe statt.*

Bitte bringen Sie Ihre Mitgliedskarte und den Ausweis der DHH-
Regattagruppe mit. Mitglieder sind stimmberechtigt, wenn sie das
16. Lebensjahr vollendet und den Beitrag zum DHH für das
laufende Geschäftsjahr geleistet haben. Eventuelle Anträge zur
Tagesordnung müssen dem Vorstand der Regattagruppe bis
spätestens 30. September 2022 zugegangen sein.

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung
2. Bericht des 1. Vorsitzenden
3. Entlastung des Vorstands
4. Wahlen
5. Verschiedenes

Jochen Kopf steht für eine Wiederwahl zur Verfügung.

EINLADUNG

ZUR ORDENTLICHEN MITGLIEDER- VERSAMMLUNG 2022

Hiermit laden wir unsere Mitglieder zur Ordentlichen Mitgliederversammlung 2022 ein, die am 15. Oktober 2022 um 10:00 Uhr an der DHH-Chiemsee Yachtschule Prien, Harrasser Straße 71-73, 83209 Prien, stattfindet. Die Saalöffnung ist um 09.30 Uhr.

Im Heft 3/22 unserer Mitgliederzeitschrift wurde die Einladung zur Mitgliederversammlung abgedruckt. Bis zum Redaktionsschluss dieses Blauen Peter sind keine Ergänzungsanträge zur Tagesordnung eingegangen. Somit ergeben sich folgende Punkte zur Tagesordnung:

TAGESORDNUNG

1. Begrüßung und Bericht des Vorstandes über die Jahre 2021 und 2022
2. Bericht des Schatzmeisters, der Rechnungsprüfer und des Vorsitzenden des Verwaltungsrates über den Jahresabschluss per 31.12.2020
3. Entlastung des Vorstandes und des Verwaltungsrates für das Geschäftsjahr 2020
4. Bericht des Schatzmeisters sowie des Vorsitzenden des Verwaltungsrates zum Haushalts- und Investitionsplan 2023
5. Festsetzung der Beiträge für 2023
6. Verschiedenes

Der Vorstand freut sich auf Ihre Teilnahme.

DAS WHO IS WHO DES DHH

Wir möchten allen Mitgliedern damit in unserem überregional organisierten Verband diejenigen vorstellen, von denen man zwar die Namen kennt, aber nicht die Person.

Dr. Christoph Hasche *Die Vielseitigkeit macht den Reiz aus*

Warum mich Segeln so fasziniert? Weil es kaum einen Sport gibt, der vielfältiger ist. Und diese Vielfalt habe ich immer besonders genossen: von den Schweizer Meisterschaften und der Kieler Woche im 505er bis zur Dickschiffregatta rund um Malta, von der mondlosen, nächtlichen Sturmfahrt zwischen Korsika und der Côte d'Azur bis zum trägen Dümpeln in bleierner Flaute auf dem Chiemsee. Spüren Sie, wie das Schwert der Jolle sirrt und vibriert, wenn das Boot ins Gleiten kommt und man die Welle hinab surft? Kennen Sie das Knistern im Schiffsrumpf, das man beim Einschlafen hört, wenn man nachts vor Anker vor der türkischen Riviera liegt? Kennen Sie das Meeresleuchten im Kielwasser und das Gefühl vom „dolce far niente“,

wenn in einem kleinen italienischen Hafen am Abend das ganze Dorf an einem vorbei flaniert, während man im Cockpit ein Glas Wein trinkt? Wissen Sie, wie viel Kraft man braucht, um bei schwerer See auf dem Vorschiff ein zerrissenes, wild um sich schlagendes Vorsegel zu bergen, während man wie im Fahrstuhl mitsamt dem Schiff ins Wellental rauscht, immer wieder bis zur Hüfte im Wasser steht und anschließend auf allen Vieren wieder zurück ins Cockpit krabbelte? Kennen Sie die Situation, wenn man nachts auf eine Küste zusegelt und versucht, die Lichter der Hafeneinfahrt von denen der Autos, Straßenbeleuchtung und Verkehrsampeln an Land zu unterscheiden? Haben Sie den majestätischen Anblick der norwegischen Fjorde von einer Yacht aus erlebt und die Hamburger Stadtsilhouette von der Außenalster aus? Wissen Sie, wie es sich anfühlt, am Ruder zu stehen, wenn der Nebel so dicht ist, dass man gerade mal eine Bootslänge voraussehen kann oder wenn man unter dem Lava speienden

in München von 1975 bis 1977 wurde ich fester Vorschoter in einer Gruppe junger 505-Segler, die an den Wochenenden im Sommer an vielen Regatten auf den bayerischen Seen teilnahmen. In den Ferien segelte ich Hochseetörns beim DHH, als angeheuerte Deckshand, bei befreundeten Yachteignern und auf Charteryachten. 1983 dann schließlich der BK-Schein, wiederum an der YSE auf Elba.

Mein schönstes Segelerlebnis? Die Antwort auf diese Frage fällt mir leicht: Im Frühsommer 1981 konnte ich als Wachführer unter der Leitung meines Freundes, dem Tiermedizinstudenten Tomas Hoffmann, eine Yacht von Vlissingen über Guernsey, Belle-Île, Lissabon und Tanger bis nach Ibiza überführen – in vielerlei Hinsicht ein unvergesslicher, wunderbarer Törn, der bis heute Grundlage der lebenslangen Freundschaft mit dem heutigen Vorsitzenden des DHH ist.

Auch wenn ich als Seerechtsanwalt dem Wasser immer verbunden blieb, trat während meiner Berufstätigkeit das Segeln etwas in den Hintergrund. Aber gelegentlich nahmen mich Freunde auf Ihren Yachten für kurze Törns mit. Hin und wieder charterten wir Yachten auf der Ostsee und im Mittelmeer. Und viele Male konnte ich Beruf und Leidenschaft als Teilnehmer der Peter-Gast-Schifffahrtsregatten verbinden.

2004 wurde ich in den Verwaltungsrat des DHH gewählt; seit 2014 bin ich dessen Vorsitzender. Es freut mich, dass ich in dieser Funktion ein ganz klein wenig dazu beitragen kann, dass möglichst viele Jugendliche die Chance bekommen, auf der Basis einer fundierten Ausbildung ebenso schöne Segelmomente zu erleben wie ich sie hatte.

Dr. Christoph Hasche



Stromboli vorbeisegelt? Kennen Sie die meditative Ruhe auf der Hundewache und ebenso die lärmende Hektik beim Bergen des Spi? Ich will niemanden zu nahetreten, aber wie eindimensional, gleichförmig und – ja – langweilig sind dagegen Fußball, Golf oder Tennis!

Meine Segelkarriere ist schnell erzählt: 1968, im Alter von 15 Jahren ein erster Segelkurs in Südengland, im Jahr darauf, 1969, erstmals an der HYS, damals noch im weißen „Päckchen“. 1970 folgte der A-Schein in Glückburg, dann die ersten Törns durch die dänische Südsee auf den schönen alten DHH-Holzjachten. 1973 bestand ich die BR-Prüfung auf Elba. Während meines Studiums

Dr. Stephan A. Kaulvers

Eindrucksvolle Bilanz

Dr. Stephan A. Kaulvers



Segeln ist für mich eine der schönsten Leidenschaften. Infiziert wurde ich 1973 in der HYS, als ich meinen A-Schein machte. Damals noch mit Flaggenappell, weißem Segelpäckchen und rotem Pudel. Es folgten weitere Scheine und diverse Törns.

Zu meinen Ausbildern gehörten Rudolf Koppenhagen, Axel Gerhard, „Atze“ Lehmann und Karl von Trotha. Eine Unterbrechung erfuhr die Leidenschaft durch den Beruf als Bankkaufmann und damit verbunden etliche Umzüge. Erst als der Weg mich wieder in den Norden führte, konnte die Segelei wieder aufleben und diesmal sogar auf dem eigenen Schiff. Auch meine Frau Birgit und unsere vier Kinder wurden infiziert und an der HYS ausgebildet. In meinen kühnsten Träumen als Jugendlicher hätte ich mir niemals

vorstellen können, dass ich einmal mit meinem Schiff im benachbarten Flensburger Segelclub in Glücksburg liegen könnte.

Nach meiner Pensionierung in 2016 konnte ich mich auch in Seglergremien engagieren. So wurde ich in den Verwaltungsrat des DHH gewählt, bin im „Beschlussfassenden Gremium“ der Seenotretter und ab 2021 Commodore der rotarischen Flotten in Deutschland.

Es ist immer noch ein beglückendes Gefühl, nach dem Auslaufen die Maschine abzustellen und völlig entschleunigt nur von Wind und Wellen getrieben zu werden. Unsere mittlerweile neun Enkel infizieren wir sukzessive mit der Segelei.

In der winterlichen Segelpause lebe ich zum Trost ein paar Monate auf Kreta und ernte meine Oliven.



K
KADEMATIC®

Rettingwesten



Skippertraining
auf der Flensburger
Innenförde mit
der „Möwe“

RICHTIG SEGELN – RICHTIG CHARTERN

SKIPPERTRAINING AN DER HANSEATISCHEN YACHTSCHULE GLÜCKSBURG

Skippertraining gehört seit langem schon zum Lehrgangsangebot der HYS. Zunehmend sind sie auch von Seglerinnen und Seglern gefragt, die sich in Theorie und Praxis für die Yachtcharter fit machen wollen.

Manche Segler, die man in den Häfen sieht, seien offenbar ahnungslos. Es werde von haarsträubenden Hafenanführungen offenbar überforderter Eigner berichtet. „So etwas kennt man zwar von Charteryachten (nicht von allen), aber das neuerdings Boote gekauft werden, deren neue Besitzer nicht über ausreichende Erfahrung verfügen, ist auffällig.“ So stand es kürzlich in den Nachrichten der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne. Klar ist: Wer ein Skippertraining an der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg mitgemacht hat, muss sich diesen Schuh nicht anziehen. Denn hier wird das Rüstzeug für das sichere Führen einer Yacht vermittelt – auch einer Charteryacht.

Laut einer Veröffentlichung der spanischen Charteragentur Nautal werden im europäischen Chartermarkt jährlich 1,5 Milliarden Euro umgesetzt. Und dieser Bereich wächst. Nach pandemiebedingten Rückgängen hat er sich schnell erholt. „Volldampf für die Charterbranche“, schrieb die Fachzeitschrift „boots-wirtschaft“ im April diesen Jahres. „Eine verstärkte Nachfrage und ein boomendes Neukundengeschäft trotz steigender Preise sorgen für viel Potential...“. Pantäenius, Deutschlands größter Spezialist für Yachtversicherungen, stellt fest: „Wir können den Trend in der Charterbranche durchaus bestätigen und gehen von einem Gesamtwachstum aus. Darauf deutet zumindest die wachsende

Anzahl von Versicherungsverträgen für die Yachtcharter.“

Auch der Glücksburger Schulleiter Jochen Kopf sieht das so. Er stellt fest, dass die Skippertrainings der HYS zunehmend auch von Seglerinnen und Seglern gebucht werden, die sich in Theorie und Praxis auf das Chartern einer Yacht und das sichere Führen des Schiffes vorbereiten wollen. „Unsere Skippertrainings wenden sich an zukünftige Eigner, die mehr Sicherheit zum Führen ihres Schiffes gewinnen wollen – und an alle, die sich vorstellen können, einmal eine DHH-Yacht zu skippern.“

Aber auch allen, die auf Törns nicht nur mitsegeln, sondern sich an Bord aktiv, zum Beispiel als Wachführer, einbringen möchten, wird empfohlen, an einem solchen Training teilzunehmen.

„Sogar Segler mit einiger Erfahrung als Skipper stehen bei einem Chartertörn eventuell vor ganz neuen Herausforderungen, auf die wir mit unseren Trainings vorbereiten. Dabei kann man unter verschiedenen Angeboten wählen“, sagt Jochen Kopf.

Eine der Möglichkeiten ist das einwöchige Skippertraining. Die Teilnehmer wohnen in der Yachtschule und sind tagsüber mit einer der 41- oder 35-Fußyachten der HYS unterwegs. Dabei wird individuell auf die Vorkenntnisse und Wünsche der maximal fünf Seglerinnen und Segler an Bord eingegangen.

Weitere Informationen über diese Kursangebote sowie die Termine und Teilnahmegebühren sind auf der Homepage des DHH zu finden.

SICHERHEIT FÜR DIE YACHTCHARTER

Wer beim Chartern einer Yacht Verantwortung für Schiff und Crew übernimmt, sollte sich auch Gedanken über **entsprechende Versicherungen** machen. Unbedingt wichtig ist der Abschluss einer **Skipper-Haftpflichtversicherung**, denn die Haftpflichtrisiken sind in der Regel unkalkulierbar. Auch eine Auslandsreise-Krankenversicherung sowie eine Insassenunfallversicherung können sinnvoll sein. Sogenannte Charterpakete können für den Skipper und bis zu neun Crewmitglieder gelten.


„Ein Segelschein ist nicht unbedingt notwendig, aber man sollte zumindest vergleichbare Kenntnisse mitbringen“, sagt der Schulleiter. Ein Schwerpunkt liegt auf den Hafenmanövern, wobei auch das am Mittelmeer übliche Anlegen an einer Mooring geübt wird. Eine Nachtfahrt gehört zum Programm, genauso wie die Einweisung in die Sicherheitsausrüstung an Bord. Zur Vorbereitung auf den Fall des Falles wird auf einem speziellen Leckabwehr-Übungsboot trainiert.

Ein weiteres Angebot sind die Skipper-Trainingstörns mit einer 35- oder 41-Fuß-Yacht. Im Heimatrevier der Yachtschule werden verschiedene Häfen angelaufen. Alles wird gründlich geübt, was angehende Charterskipper erwartet. Dazu gehört, was bei der Übernahme einer Charteryacht wichtig ist: der Check des Schiffes und seiner Ausrüstung, die Planung der Törnroute, das Einholen der Wetterinformationen für das Revier, die Navigationsarbeit mit Seekarte und GPS. Jeder kann sich als „Skipper of the day“ bewähren, unter Aufsicht eines verantwortlichen Ausbilders. Auch hier steht eine Nachtfahrt auf dem Programm.“ „Das ist ein richtig guter Einstieg in die Praxis der Schiffsführung“, sagt Jochen Kopf.

Auch bei diesen Trainings wird meist mit gemischten Crews gesegelt – Frauen und Männer gemeinsam auf einem Boot. Aber die

Hanseatische Yachtschule stellt sich seit langem auf die Wünsche von Seglerinnen ein, die lieber unter sich sein wollen. So auch mit dem Angebot von Skippertrainings speziell für Frauen. Es ist konzipiert für Seglerinnen mit Vorerfahrungen im Yachtbereich, die darauf aufbauend ein intensives Manövertraining (Hafen- u. Segelmanöver) absolvieren wollen. Geschlafen und gegessen wird in der Yachtschule, tagsüber geht es raus auf die Flensburger Förde.

Wenn ein Skipper nur „Landratten“ bei sich an Bord hat, kann das besonders auf einem Chartertörn eine zusätzliche Herausforderung bedeuten. Besser ist es, wenn die Crewmitglieder bereits Segelpraxis mitbringen. Hier bietet sich das Crewtraining an der HYS an. Es dauert eine Woche und besteht aus einer Folge von zwölf jeweils dreistündigen Trainingseinheiten an Bord einer Yacht der im Charterbetrieb üblichen Größe von 35 bis 41 Fuß. Trainiert wird im Bereich der Flensburger Innenförde. Im Vordergrund steht das Üben von Segel- und Hafenmanövern, damit das Zusammenspiel der Crew unterwegs möglichst reibungslos klappt.

„Die Ausbildung für die Charter ist ein zunehmend attraktives Angebot unserer Yachtschule“. Mit dieser Meinung steht Schulleiter Jochen Kopf im DHH nicht allein. 

Norbert Suxdorf



Die gelbe Tonne auf 65° 54,07' N 022° 39,0' E ist erreicht!

DIE MIDSUMMERSAIL REGATTA

mit der ALBATROS

20
22

Im Rahmen eines zweiwöchigen Törns nahm die ALBATROS der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg mit Skipper Achim Dreyer, Schassi Markus Heyder und einer 5-köpfigen Crew vom 21.06. bis 27.06. an der diesjährigen MidsummerSail Regatta von Wismar nach Töre in Nordschweden teil und legte dabei in sechs Tagen über 900 sm zurück. In einem Feld von 55 Teilnehmern, die das Ziel erreichten, belegte sie einen respektablen achten Platz im Gesamtklassament.

**„Nacht“ im
Baltischen
Meerbusen
um 02:03 Uhr**



Am Sonntag, 26.06.22 um 18:45, die ALBATROS macht 8kn unter Groß und Spinnaker, halsen wir und nehmen Kurs auf die Einfahrt in das Schärenfahrwasser, das uns zu unserem Ziel Töre, dem nördlichsten Punkt der Ostsee, führen wird.

Seit unserem Start zur MidsummerSail Regatta am 21.06. um 13:10 zwischen den Schwedenköpfen vor Wismar haben wir fast 900 Seemeilen zurückgelegt (davon 750sm unter Spi!) und liegen nun, nach zwischenzeitlichen Rückschlägen, auf dem 4. Platz in unserer Gruppe 2 mit 27 Startern.

Ein stetiger SSW mit 4 bis 5 Beaufort hat uns in den letzten 10 Stunden fast 80 Seemeilen vorangetrieben. Unser nächster Konkurrent, die ABACUS, eine X-43 des Akademischen Segelclubs der TUHH, hat noch einmal 8 Meilen auf uns verloren.

In Erwartung einer Zone schwächerer Winde, die sich im Lauf des Tages in der Nähe der schwedischen Küste aufbauen sollte, hatten wir unseren Kurs östlicher mit größerem Abstand zur Küste aber auch mit größerem Abstand zum kürzesten Kurs abgesetzt.

Wir genießen die volle Fahrt, genießen in vollen Zügen diesen Törn mit seinen meist für uns günstigen Winden, dem klaren Himmel und Temperaturen, die uns das Gefühl geben, wir würden im Mittelmeer und nicht knapp unterhalb des Polarkreises segeln. Die Nächte wer-

den hier oben im Norden um diese Jahreszeit nicht mehr dunkel, die Sonne sinkt kaum noch unter den Horizont und steigt schon nach weniger als einer Stunde wieder über die Kimm. Mit nördlichem Kurs segeln wir in Abenddämmerungen, die über Stunden den Himmel in ein überwältigendes Rot färben, die die wenigen aber teils bizarren Wolken wie glühende Lava erstrahlen lassen und fließend in die Morgendämmerung übergehen, bevor die Sonne, eigentlich noch in tiefer Nacht, schon wieder beginnt uns zu wärmen.

Außerdem ist es Sonntag und unser Schassi, nicht nur in seiner primären Funktion über-

aus fähig, sondern auch gleichermaßen versiert und ambitioniert in der Pantry, lässt es sich nicht nehmen die Crew zum Frühstück mit Pfannkuchen zu verwöhnen. Es geht uns über die Maßen gut, wir sind mit der Welt und uns, Wind, Wetter und unserer Platzierung überaus zufrieden. Wir ahnen nicht, dass Stunden später unsere Nerven auf eine herbe Belastungsprobe gestellt werden und eine kleine Enttäuschung im Ziel auf uns wartet.

Eine nervenzehrende Nacht steht uns bevor. Kaum eine Stunde später beginnt der Wind schwächer zu werden, gegen 00:00 ist er nur noch ein Hauch. Wir sitzen im Windloch! Mit



Als achte über alles im Ziel!



Töre, 3 Uhr morgens, nach den ersten Zieldurchgängen

ein wenig Verwunderung registrieren wir, dass wir trotz einer glatten Wasseroberfläche, die von keinem Luftzug bewegt wird, noch etwa 1,5 Knoten Fahrt machen. Irgendwo in der Nähe der Mastspitze muss noch ein wenig Wind stehen. Und die Verfolger sind tatsächlich angekommen, die ABACUS schließt bis auf wenige Kabellängen zu uns auf, zwei weitere Boote können wir mit etwas größerem Abstand erkennen.

Immer passiert irgendetwas mit dem Wind, wenn wir den Spi bergen. Diesmal kommt ein wenig Wind auf. Also geht der Spi bald wieder hoch – und er füllt sich tatsächlich, wir segeln wieder und beobachten mit Befriedigung, dass sich der Abstand zu unseren Verfolgern vergrößert. Wir nehmen Kurs auf die Einfahrt in die Schären, der Spi bleibt oben, wir werden mehrere Halsen fahren müssen. Wir konzentrieren uns ganz nach vorne, wännen uns zwischen der ABACUS und dem Ziel und haben sie aus den Augen verloren. Als wir sie auf dem AIS wieder orten, wird uns klar warum: Sie haben eine kürzere Route durch die Schären gewählt, eine enge Passage, gegen die wir uns entschieden haben, weil es uns zu riskant gewesen wäre unter Spi durch sie hindurch zu rauschen. Die ABACUS segelt unter Gennacker und wie sie uns später verraten, mit einem vorgeheizten Bergeschlauch, um ihn nötigenfalls schnell bergen zu können. Drei Seemeilen kürzer ist ihr Weg

zum Ziel. Wenn wir ihr im weiteren Verlauf des Fahrwassers wieder begegnen, werden keine Minuten, werden Sekunden entscheiden.

Als wir sie wieder entdecken, trennen uns keine zwei Seemeilen, im stumpfen Winkel halten wir aufeinander zu. Wir werden noch einmal halsen müssen, die ABACUS kann ihren Kurs fast unverändert fortsetzen. Die Seitenpeilung zu ihr läuft kaum merklich aber doch nicht zu leugnen nach vorne aus, unsere Chancen stehen nicht allzu gut. Und als wir nach der Halse auf Kurs sind, liegt sie vor uns, keine Kabellänge, aber eben doch vor uns. Mit dem nächsten größeren Knick im Schärenfahrwasser geht auf der ALBATROS der Spi runter und die Genua 1 hoch, bevor es zwischen den Steinen zu eng wird zum Manövrieren. Ein Manöver, auch das wird man uns später verraten, das auf der ABACUS mit großer Erleichterung registriert wird. Es dauert auch nicht mehr lange und ihr Gennacker wird geborgen. Das Rennen zwischen der ABACUS und der ALBATROS ist entschieden. Etwa 10 Seemeilen später werden wir 4 Minuten nach ihr als achttes Boot im Feld, 6 Tage, 2 Stunden, 29 Minuten und 6 Sekunden nach unserem Start in Wismar über die Ziellinie gehen.

Es zeigt sich bei uns aber keine Enttäuschung, ehrlichen Herzens können wir der Mannschaft der ABACUS lauthals Beifall zollen, als sie uns

nach Umrundung der Zieltonne auf Gegenkurs schon wieder passiert. Wir genießen unsererseits den Beifall, den uns die Crews zollen, die das Ziel schon erreicht haben, und geben ihn gut gelaunt und mit Respekt zurück. Unsere Freude über den Törn lässt keinerlei Raum für irgendeine Art von Missstimmung – und als achttes Boot aus einem Feld von 55 Booten, die im Rennen geblieben sind, ins Ziel zu kommen, stellt uns durchaus zufrieden. Wir hatten einen knappen Tag, um zu trainieren, mit dem Boot vertraut zu werden. Am Ende des Törns sind wir ein eingespieltes Team.

Bis zum Abend laufen noch acht weitere Yachten ein, die Päckchen, in denen die Boote an der Kaimauer dieses kleinen Arbeitshafens festmachen, mehren und füllen sich. Am Abend treffen sich die Crews zum Grillen. Wir haben zwar nicht schlecht gelebt in den vergangenen Tagen, unser Appetit ist aber auffällig.

Den nächsten Tag verbringen wir noch im Hafen, füllen die Batterien und Tanks der ALBATROS und regenerieren selbst. Bevor wir dann am Freitag in den Hafen von Luleå einlaufen, streunen wir ein wenig durch die Schären, finden am Mittwoch einen idyllischen, einsamen Ankerplatz in der Bucht einer kleinen Schäre namens Stora Huvön und liegen am Donnerstag in der schon belebteren Bucht von Kluntarna am Steg.

DER DHH BITTET UM UNTERSTÜTZUNG



**Vor Anker in
Einsamkeit –
St. Huvön**



**Eine glückliche
Crew am frühen
Abreisemorgen
in Luleå**

Unsere würdevolle ALBATROS wirkt mit ihren stattlichen Dimensionen ein wenig deplatziert in den teils engen Durchfahrten zwischen den Schären und in diesem Segelrevier, das gleichermaßen See wie Land ist und keines von beidem völlig.

Jetzt im Sommer präsentieren sich die Schären und dieser Teil Schwedens mild und freundlich. Es lässt sich dieser Tage nur erahnen, dass die Winter hier dunkel, kalt und rau sind. Die Menschen sind nicht um das Klima zu beneiden, wohl aber um den Zauber, den dieses Stück Erde so hoch im Norden verströmt.

Wie so viele Törns endet auch dieser für Skipper Achim und Schassi Markus – im Waschlalon. Zu diesem Zeitpunkt sitzt ihre Crew schon in den Fliegern, die sie zurück an ihre Heimatorte bringen werden.

 **Stephan Schulte**

*Dem Einbruch des
profanen Alltags werden
wir uns noch eine Weile
erwehren durch die
lebhaftige Erinnerung an
einen unvergleichlichen
Törn, der dort, da sind
wir uns alle einig, einen
festen Platz einnehmen
wird.*

www.midsummersail.com/
2022-1/2022/



Liebe Mitglieder,
im Zuge der Aufarbeitung unserer Geschichte zum 100jährigen Jubiläum sind wir im Keller der Geschäftsstelle auf vier große Filmrollen gestoßen. Der Bogen der Themen spannt sich von der Bodensee-Yachtschule Lindau, über die Ausbildung in Glücksburg, bis hin zu einem „Segeltörn gegen den Wind“ durch Schweden. Gekrönt wird das Trio durch einen Streifen über die Olympischen Spiele vor genau 50 Jahren in Kiel mit der großen Windjammerparade Operation Sail 1972.

Um diese 16mm-Filme auf heutige Formate digitalisieren zu lassen benötigen wir Geld. Wir sind der Meinung, dass wir diese Schätze heben sollten und bitten Sie deshalb um Spenden. Insgesamt rechnen wir mit Kosten von zirka 2.500 Euro.

Wer mithelfen möchte, die alten Bilder wieder zum Laufen zu erwecken, den bitten wir um eine Spende unter dem Stichwort „DHH-Film (plus Spendername und Anschrift)“ auf das DHH-Konto bei der Deutschen Bank, IBAN: DE36 2007 0000 0483 9080 12 BIC: DEUTDEHHXXX



X TRA- KLASSE

Die X-Yachten der Hanseatischen Yachtschule



Die „Hansa“



Die „Glücksburg“

Kielener Woche, Eckernförde-Regatta: Schulleiter Atze Lehmann steht am Ruder der „Glücksburg“. Das Flaggschiff der Hanseatischen Yachtschule ist ein schneller Racer. Unter dem Namen „Saudade“ – auch als „Rote Sau“ in der Szene bekannt – hat sie mit Erfolg an vielen Regatten teilgenommen, unter anderem an der Antigua Sailing Week und am Sardinien-Cup. Auch auf der Kieler Woche war sie ein respektierter Gegner. Diesmal aber brachte ein anderes Schiff Atze Lehmann zum Nachdenken: Die 50-Fuß-Yacht da vorn ließ sich von der doch mit über 60 Fuß sehr viel größeren „Glücksburg“ einfach nicht einholen. Wie Atze Lehmann feststellte, handelte es sich um eine X. Ein Name zum Merken.

Moderne Ausbildung zum Hochseesegler

In seinem Bericht über das Jahr 1994 sagte der damalige 1. Vorsitzende Dr. Jan Hiemsch über die Planungen zur Modernisierung der DHH-Yachtflotte „In früheren Jahren haben wir uns

auf dem Markt umgesehen und meistens gebrauchte ehemalige Copper erwerben können, die nach entsprechenden Umbauten für unsere Zwecke einsetzbar waren. Mit der neuesten Entwicklung von Renn-yachten entfällt diese Möglichkeit... Wir wollen deshalb einen neuen Schritt wagen: Vorstand und Verwaltungsrat haben beschlossen, eine 61-Fuß-Yacht, und zwar eine Neuentwicklung der X-Yachts Typ 612, zu bestellen... ein hochmodernes schnelles, hochseetüchtiges Schiff, das moderne Ausbildung zum Hochseesegler ermöglicht und unseren Namen rechtfertigt.“ Diese Entscheidung sei „ein wichtiger Schritt in die Zukunft des DHH“. Die Mitglieder wurden aufgerufen, mit Spenden zur Finanzierung der neuen Yacht beizutragen.

Unter der Headline „Generation X“ stellte der Blaue Peter (4/1994) die neue Yacht und die Bauwerft im dänischen Haderslev vor. Bereits Ende der 1970er Jahre hatten die Brüder Niels und Lars

Jeppesen mit ihrer ersten Konstruktion für Aufsehen gesorgt. Auf den Regattabahnen wurde eine X-79 zum Begriff für schnelles Segeln. Es regnete Pokal-Silber. 1994 hatte X-Yachts bereits über 2000 Schiffe verschiedener Größen gebaut. Es sprach also vieles für X.

Vor der Entscheidung für die neue große „Dänin“ hatten der DHH-Vorstand und Schulleiter Lehmann schon andere Yachttypen in Erwägung gezogen, zum Beispiel auch die für ihre Qualitätsbauten bekannte Werft Hallberg-Rassy in Schweden besucht. „Aber immer passte irgendwas nicht zu unseren Vorstellungen von unserer neuen Ausbildungsyacht“, erinnert sich Atze Lehmann. Er dachte an die schnelle X – und so kamen die Dänen ins Spiel. Ein Besuch der Werft in Haderslev, in der Nachbarschaft der HYS, überzeugte die DHH-Verantwortlichen. Deckslayout, Raumaufteilung und vor allem die Stabilität des Rumpfes waren starke Argumente.

Mitte der 1990er Jahre entschloss sich der DHH, seine Flotte grundlegend zu modernisieren. „Ein wichtiger Schritt in die Zukunft des DHH“, wie der Vorsitzende damals sagte. So wurde eine erste X-612 bestellt, der weitere Neubauten verschiedener X-Typen folgten. Konzept, Bauqualität und Geschwindigkeitspotential dieser X bewähren sich nach wie vor im Ausbildungs- und Törnbetrieb der HYS. Schulleiter Jochen Kopf: „Die Mitglieder schätzen unsere X. Auf diesen Schiffen macht das Segeln Freude.“



Die „Albatros“

Qualität für harten Einsatz

Bei einem der Besuche während der Bauphase der neuen X – ich war für den Blauen Peter mit an Bord – sagte Designer Niels Jeppesen über die Philosophie der Werft: „Wir bauen nicht die billigsten Yachten, aber billige Lösungen sind meist auch nicht gut genug für den harten Hochsee-Einsatz.“ Dies gilt umso mehr für Yachten, die wie beim DHH im Ausbildungsbetrieb fahren. Sie segeln im Jahr schätzungsweise fünf Mal so viele Seemeilen wie normale Yachten. Auch werden sie nicht immer materialschonend behandelt. Da kommt es auf die „Substanz“ an, wie HYS-Schulleiter Jochen Kopf sagt.

Eines der X-Merkmale ist die Rumpfkonstruktion, die von Niels Jeppesen und seinem Team entwickelt wurde: Dabei ist als Innovation schon 1981 der X-typische Stahlrahmen entstanden, der im Bodenbereich das Rückgrat der Yacht bildet. Andere Werften übernahmen dieses Prinzip erst

Jahre später. Die bei der X-612 fast eineinhalb Tonnen schwere Stahlkonstruktion nimmt nicht nur die im Bodenbereich auf den Rumpf wirkenden Kräfte auf, sondern auch die vom Rigg ausgehenden. Der Stahlrahmen bietet somit zusätzliches Sicherheitspotential.

Mit seiner Bestellung der neuen X-612 hatte der DHH einen günstigen Zeitpunkt erwischt: Eine Yacht dieses Typs war bereits im Bau, der Auftraggeber jedoch verstorben, das Schiff lag nur teilweise fertig in der Halle und suchte nun einen neuen Käufer. So profitierte der DHH von einem Entgegenkommen beim Preis. Auch dass die Inneneinrichtung nach den Wünschen der HYS modifiziert werden konnte, erleichterte dem DHH die Entscheidung, rund 1,2 Millionen D-Mark zu investieren. „Günstiger ist eine werftneue, für den Ausbildungseinsatz geeignete Yacht dieser Größe und Bauqualität und mit diesem Ausrüstungsumfang auf dem Weltmarkt



Die „Seedler“

wohl nicht zu haben“, kommentierte Der Blaue Peter damals. Der Verkauf einer älteren Yacht, die Eberhard Wienholt-Stiftung und auch Spenden aus dem Mitgliederkreis halfen dem Verband, die Anschaffung zu stemmen.

Wiederholt fuhren Eberhard Wienholt und weitere Abgesandte des DHH nach Haderslev, um den Baufortschritt der neuen X zu verfolgen, Schulleiter Lehmann hielt ständig Kontakt zur Werft. Bereits für Februar 1995 wurden die Werft-Probefahrten geplant, bald darauf konnte der DHH die Yacht übernehmen.

„Die Crew war sehr zufrieden“

„Ost sechs bis sieben hat der NDR2 angesagt. Wenn wir aus dem Haderslevfjord heraus sind und Kurs Alsfjord nehmen, wird die Genua Vier genügen. Das Groß werden wir uns sparen können. Wäre auch ziemlich hart, nur zu viert damit klarzukommen.“ So beginnt mein Bericht über



Die „Kattegat“



Die „Skagerrak“

die Überführungsfahrt der neuen X-612 nach Glücksburg. Wir vier an Bord sind der Schulleiter, der Segelausbilder Harry Hermann, Tamara Wichmann aus dem Sekretariat der HYS, und der Redakteur. „April! April! Im Fjord kommt uns der Nordost noch ziemlich frisch entgegen, aber kaum passieren wir Arösund, da schläft er fast ein. Erst sind wir alle enttäuscht, dann fügen wir uns und sammeln Erfahrungen mit der „Hansa“ unter Maschine.“ Gegen 21 Uhr erreichen wir die Ansteuerungstonne Flensburger Förde, nicht mehr lange, und wir machen im Hafen der Yachtsschule fest. „Hansa“ – ja, so soll das neue Flaggschiff des DHH heißen. Am 1. April wird es im Rahmen eines Festes in Glücksburg getauft. Taufpatin ist Peggy Wienholt.

Der erste Ausbildungstörn der „Hansa“ führte rund Fünen. Schiffsführer Felix von Winterfeld stellte fest: „Die Crew war mit dem Schiff sehr zufrieden.“ Kein Wunder, denn das Schiff bot für viele Seglerinnen und Segler einen damals noch ungewöhnlich großen Raumkomfort und an technischer Ausstattung alles, was damals modern und meist auch teuer war: Radar, Navtex, Morsedecoder, GPS, Decca, UKW-Funk, Windmessgerät und Echolot. Die Segelgarderobe hatte Diamond-Sails in Kopenhagen geschneidert, damals die heißeste Adresse für schnelles Tuch. (Heute sind an Bord der X-Yachten auch Farbkartplotter, Radar-Overlay, EPIRB, Satellitentelefon und Mobiltelefon selbstverständlich.)

Neue Ziele für eine moderne Hochseeflotte

Die neue X-612 „Hansa“ war der erste wichti-

ge Schritt in die Zukunft des DHH. Bald folgte der zweite auf dem Weg zum konsequenten Aufbau einer modernen Ausbildungsflotte. Noch im Verlauf des Jahres 1995 beschloss der DHH die Anschaffung einer zweiten X-612. Sie traf im Frühjahr 1996 in Glücksburg ein und wurde „Holnis“ getauft – nach der Halbinsel an der Glücksburger Förde. (Seit 2008 trägt sie als Flaggschiff des DHH wieder den Namen „Glücksburg“.)

Die guten Erfahrungen mit den beiden X-612 führten dazu, dass die HYS ab 1998 weitere ihrer Schiffe durch moderne Hochseeyachten der Haderslever Werft ablösten: die X-482 „Albatros“ und „Seeadler“ sowie die X-382 „Skagerrak“ und „Kattegat“.

Mit dieser Flotte startete der DHH – entsprechend seinem Namen „Hochseesportverband“ – in den folgenden Jahren zahlreiche Törnunternehmen, die weit über die bisherigen Reviergrenzen hinausführten und damit den Mitgliedern ganz neue Segelerfahrungen vermittelten. Die Karibik, die Küsten Nord- und Mittelamerikas – das waren nun für DHH- Hochseesegler attraktive Ziele. Eine vollständige Aufzählung der Unternehmen bis heute würde den Rest dieses Blauen Peters füllen.

„Atlantik-Karibik mit der neuen Albatros“ kündigte Der Blaue Peter Anfang 1998 an. „Das Super-Törnunternehmen der Hanseatischen Yachtschule.“ Rund ein Jahr sollte die X-482 unterwegs sein, von Glücksburg in die Karibik,

nach Miami, zu den Bermudas und nach rund 15.000 Seemeilen wieder in den Heimathafen.

Die X-612 „Hansa“ startete im September 1999 zur „Sail America“. Dieser Etappentörn führte mit der ARC Atlantic Rally for Cruisers über den Großen Teich, in die Karibik, nach Mexiko und an der amerikanischen Ostküste bis nach Nova Scotia. Dort war vorher noch nie eine DHH-Yacht gewesen. (Bereits 2005 allerdings mussten sich die Fans dieser „Hansa“ von ihrem Schiff verabschieden, es wurde nach Spanien verkauft. Nachfolgerin mit diesem Namen wurde später eine werftneue X-412.)

Eine beachtliche Karriere kann auch die „Holnis“ vorweisen. Unter dem Namen eines Sponsors 2002 segelte sie als „World of TUI“ zweimal um den Nordatlantik, zeigte sich bei den Regatten vor Cowes und Antigua, besuchte 16 Länder und kehrte erst nach zwei Jahren in ihren Heimathafen Glücksburg zurück. In 43 Etappen, unter 14 DHH-Skippern und mit insgesamt 263 Crewmitgliedern hatte sie rund 36.000 Seemeilen zurückgelegt.

Auch bei seglerischen Groß-Events zeigten sich die großen X-Yachten des DHH: die „Hansa“ bei der DCNAC DaimlerChrysler North Atlantic Challenge 2003 von Newport/Rhode Island nach Cuxhaven – und beim HSH Nordbank Blue Race 2007 von New York nach Hamburg. Bei dieser Transatlantik-Regatta war der DHH sogar mit zwei Schiffen vertreten: Die X-612 „Glücksburg“ wurde unter dem Namen ihres



© Sven Jürgensen

Die „Peggy“

Sponsors als „KPMG“ von einer Frauencrew gesegelt, die „Seeadler“ von einer Männercrew.

Auch in der Segelsaison 2022 waren X-Yachten der Hanseatischen Yachtschule fleißig unterwegs – wenn auch wegen der Pandemie-Situation nicht in Übersee-Revieren. „Albatros“ steuerte auf der Ostsee Ziele wie Helsinki, Tallin und Gotland an. „Seeadler“ nahm unter anderem Kurs auf die Bretagne und Portugal. „Glücksburg“ segelte eine Törnserie in nördlichen Revieren – Nordnorwegen, Lofoten, Färöer und Island. „Skagerrak“ und „Kattegat“ bewährten sich als Ausbildungsyachten für das Skipper- und Chartertraining.

„Alle unsere X sind nach wie vor im Einsatz und werden noch lange für unsere HYS fahren.“

Schulleiter Jochen Kopf kann mit seiner Flotte mehr als zufrieden sein.

Eine besondere Aufgabe in der HYS-Flotte hatte die X-332 „Peggy“, die von der Eberhard Wienholt-Stiftung für die Weiterbildung der ehrenamtlichen Ausbilder gespendet wurde. Das „Peggy“-Regattateam wurde auch in dieser Saison von der Stiftung gefördert.

Vier Ausbildungsyachten der Schule kommen allerdings nicht aus Dänemark, sondern von der renommierten französischen Werft Bénéteau: die Oceanis 37 „Kormoran“ und „Möve“ sowie die First 35 „Sirocco“ und „Libeccio“. Sie wären eine weitere Geschichte wert.



Norbert Suxdorf



© Henning Steinbrinker

Die „Hansa“

„Die Erwartungen der Segelinteressierten an die Performance, die technische Ausstattung und den Komfort von Yachten sind hoch und steigen weiter. Unsere X-Yachten entsprechen nach wie vor in jeder Hinsicht den Ansprüchen unserer Mitglieder, auch prägen sie das Profil des DHH als moderner Ausbildungsverband.“

Tomas Hoffmann

1. Vorsitzender des DHH, damals im Vorstand mit entscheidend für die Anschaffung der X-612

HISTORIE DER X-YACHTEN

| ANSCHAFFUNGS-DATUM | NAME | LÄNGE | BREITE | SEGELFLÄCHE | |
|--------------------|---------------------------------------|---------|--------|---------------------|----------|
| 1995 | X-612 Hansa (bereits verkauft) | 18,35 m | 5,10 m | 207 m ² | 10 Kojen |
| 1996 | X-612 Holnis/Glücksburg | 18,35 m | 5,10 m | 207 m ² | 10 Kojen |
| 1999 | X-482 Albatros | 14,50 m | 4,50 m | 125 m ² | 8 Kojen |
| 1999 | X-482 Seeadler | 14,50 m | 4,50 m | 125 m ² | 8 Kojen |
| 2000 | X-382 Kattegat | 11,50 m | 3,70 m | 88,3 m ² | 6 Kojen |
| 2000 | X-382 Skagerrak | 11,50 m | 3,70 m | 88,3 m ² | 6 Kojen |
| 2011 | X-332 Peggy | 10,06 m | 3,30 m | 68 m ² | 6 Kojen |
| 2016 | X-412 Hansa | 12,50 m | 3,90 m | 100 m ² | 6 Kojen |

MOSESFABRIK AN DER HYS



Da die Hanseatische Yachtschule in Glücksburg nach der Wiedereröffnung Anfang der 50er Jahre nur im Sommer Kurse durchführte, wurde sie im Winter an das Land Schleswig-Holstein verliehen. Das Kultusministerium in Schleswig-Holstein mietete die Räumlichkeiten von November bis April und führte hier Kurse für Schiffsjungen durch. Um die 30 Teilnehmer konnten an den jeweiligen Lehrgängen der „Schiffsjungenschule“ (Kostenpunkt 900 DM!) teilnehmen.*

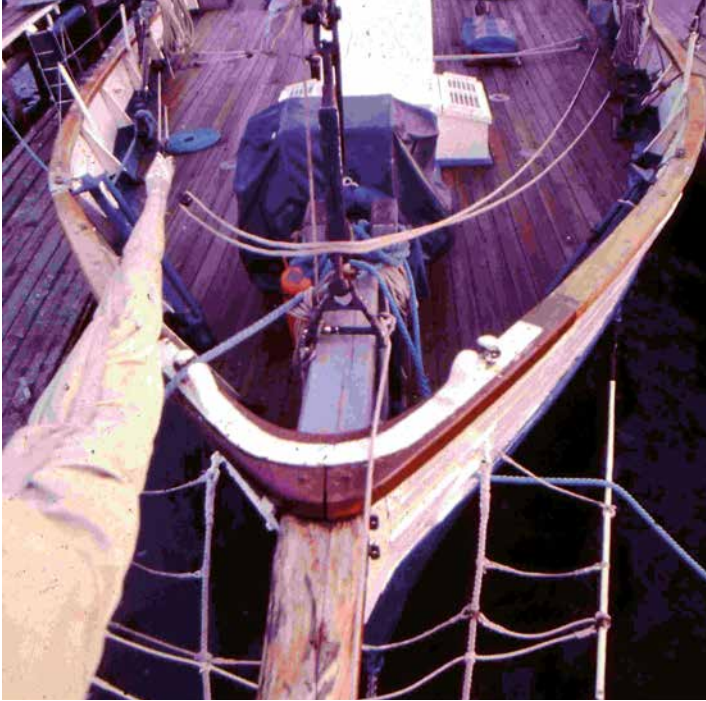
Der erste Kurs dieser Art endete am 10. Februar 1956 mit einer Abschlussprüfung. Die dreitägige Praxis erfolgte auf der „Margarethe“ (später „Kormoran“)**, ein zum Segelmotorfahrzeug umgebauter Kriegsfischkutter. Nach der Fahrt wurden die Theorie und Praxis in 14 Fächern geprüft, von Schiffskunde über Handelsgeographie bis zur Gesundheitspflege. Für alle Teilnehmer waren anschließend Bordstellen in der Handelsschifffahrt gesichert.

1958 entschied die Hanseatische Yachtschule, in den Sommermonaten dringende Instandsetzungsarbeiten in Angriff zu nehmen. Über 300 Schiffsjungen waren bis zu diesem Zeitpunkt ausgebildet worden.

Der langjährige HYS-Schulleiter Wilfried „Atze“ Lehmann berichtet, dass er diese Schiffsjungenschule vom 1.11.1956 bis 31.1.1957 besucht hat. Sein Kapitän hieß Altmüller:

„Wer nun glaubt, es wäre nur ein normaler Lehrgang, hatte sich getäuscht!“

Im ersten Monat gab es keinen Ausgang! Nur sonntags durften wir in die Kirche. Unterricht war montags bis samstags von 07.00 bis 17.30 Uhr. Im zweiten Monat durften wir am Sonntagabend in das kleine Glücksburger Kino, aber wir mussten pünktlich um 22:30 Uhr wieder an Bord sein.



Blick über das Deck der Kormoran, vom Klüverbaum

Niemand wusste, wie sich alles entwickeln würde. Die Teilnehmer, die den Lehrgang bestanden hatten, wurden auf dem Frachter „Heidelberg“ oder der Viermastbark „Pamir“ zum Kadetten befördert. Auch alle anderen, die die Prüfung nicht absolviert hatten, verschwanden auf den Weltmeeren bei der Handelsflotte. Sie mussten allerdings länger als Jungmann oder Leichtmatrose fahren als wir.“

Atze Lehmann gehörte zu den drei besten Absolventen und deshalb durfte er wählen, ob er auf der „Heidelberg“ (Hapag Lloyd) oder auf der „Pamir“ (Laeisz) fahren wollte. Doch Atze hatte seine erste Freundin aus der nahe gelegenen Jahnschule (Gymnastikschule für Mädchen) und verzichtete deshalb darauf, auf der „Pamir“ zu fahren. Seine Reise wäre die Schicksalsfahrt der „Pamir“ geworden. Dabei sank sie während eines Hurrikans am 21. September 1957 bei den Azoren.

Wilfried „Atze“ Lehmann, C. Schumann

Nach dem täglichen Abendessen um 18:30 Uhr mussten die Schüler das am Tag unterrichtete Pensum ausarbeiten und Zeug-Dienst machen, jedes Kleidungsstück musste mit einem Namensschildchen versehen werden. Die Kleidung war festgelegt: zum Arbeiten in der Werft musste blaue Latzhose und Khakihemd getragen werden, sowie eine blaue Pudelmütze, denn es war ja Winter. Zum Essen und Unterricht trugen wir das weiße Takelpäckchen. Um 22:30 Uhr hieß es: Licht aus! Wer sich gegen die Schul- und Hausordnung vergangen hatte durfte in der kurzen Mittagspause für etwa 50 Personen Kartoffeln schälen. Dabei dachten wir uns natürlich wieder neue Dummheiten aus!

Natürlich musste auch Reinschiff gemacht werden - und plötzlich waren die Besenstiele von sehr schlechter Qualität und brachen in Stücke.... Aus den Resten fertigten wir Strickleitern mit den erlernten Knoten, um vom ersten Stock nach 23:00 Uhr zu verschwinden. Leider hat keiner daran gedacht, dass die Schuhe mit Matsch versehen waren, die an der weißen Hauswand entsprechende Spuren hinterließen.



**Damals:
Wilfried „Atze“ Lehmann
in jungen Jahren**

Der KFK „Margarethe“ wurde nach dem Krieg umgebaut zu einem Fluchtschiff. Wegen des Korea Krieges gab es an der Nordseeküste mindestens sieben Stück davon. Die „Margarethe“ war bei der Burmester-Weft in Bremen umgebaut worden und lag in Bremerhaven klar zum Auslaufen in die USA.

DIE PAMIR

Die Pamir wurde 1905 für die Reederei Laeisz gebaut und stand in den 50er Jahren als frachtfahrendes Segelschiff für die Handelsschiffahrt zur Verfügung. Die Pamir sank in einem Hurrikan am 21.09.1957 600 sm west-südwestlich der Azoren und bei 130 km/h bei 12 bis 14 m Wellenhöhe. Der Grund ist nicht eindeutig geklärt. 80 von 86 Besatzungsmitgliedern kamen ums Leben. Mit dem Untergang der Pamir endete die Frachtfahrt mit Segelschulschiffen.

Siehe auch „Der Blaue Peter“, Heft 5, 1. November 1957

* Ein Schiffsjunge war ein sog. Decksjunge („Moses“), ein Lehrjunge im ersten Jahr zur Ausbildung zum Matrosen. Im zweiten Lehrjahr wurde er als Jungmann und im dritten als Leichtmatrose bezeichnet.

**„Margarethe“ im Besitz des DHH seit 1956, 1961 umgetauft in „Kormoran“, 1983 Verkauf.

Quellen: Wilfried „Atze“ Lehmann, Flensburger Tageblatt vom 10.1.1956, 2.11.1956, 10.11.1956 und 1.2.1958

ACHIM THIECKE- GEDÄCHTNISPREIS

2022

Zum ersten Mal seit zwei Jahren konnte der Achim Thiecke-Preis dieses Jahr wieder stattfinden. Das letzte Mal wurde er 2019 an der CYS ausgetragen und fand nach der Coronapause dieses Jahr an der CYS vom 27.5. bis zum 29.5.2022 statt.



Anreise war am Donnerstag für alle, die eine weite Anreise hatten, und bis Freitagmittag kam auch der Rest an. Um 14 Uhr waren die Crews dann komplett und nach einigen Willkommensworten von unserem Schulleiter Michael Wimmer eröffnete Timo Elfes als Regattaleitung die Steuermannsbesprechung. Insgesamt waren bis Sonntag sieben Rennen angesetzt. Da absehbar war, dass der Wind uns am Sonntag im Stich lassen würde, sollten möglichst alle Rennen am Freitag und Samstag gesegelt werden. Um allen

Mannschaften die gleichen Chancen zu gewährleisten, wurden die Boote willkürlich zugeteilt und dann nach jedem Rennen inklusive Material durchgetauscht. Insgesamt gingen acht J/80 an den Start mit jeweils 4-5 Crewmitgliedern.

Besonders gefreut haben wir uns, dass trotz der weiten Anfahrt eine komplette und eine gemischte Crew von der HYS teilgenommen haben.

Da wir mit sowohl Sonne als auch 3-4 Windstärken Top-Segelwetter hatten, hieß es schnell raus aufs Wasser, um am Freitag noch möglichst die ersten beiden der insgesamt sieben geplanten Wettfahrten bis zum Abendessen zu schaffen. Die Wettfahrtleitung gab uns einen Up and Down vor mit einem Tor und einer Luv-Tonne, die jeder zweimal passieren sollte. Alle Crews legten einen guten Start hin und saßen ab der ersten Kreuz in Luv an der Reling. Bei uns an Bord waren alle hoch motiviert, aber 4 von 5 waren das erste Mal dabei und wurden somit von unserem Schiffsführer Patrick Bornikoel durch die Wettfahrt gecoached. Durch die ein oder andere vielleicht ein bisschen direkte Ansage schafften wir es gleich am ersten Tag mit einer neu zusammengewürfelten Crew, zweimal den ersten Platz zu machen und konnten sehr zufrieden den Abend genießen. Nach dem Abendessen ließen alle gemeinsam den Abend noch mit einem kühlen Bier in der Kajüte ausklingen.



Die Siegermannschaft: v.l. Erik Techen, Bene Riedle, Max Jahr und Cornelius Ottenjahn

Am Samstag ging es dann wieder schnell aufs Wasser, da wir mit den übrigen fünf Wettfahrten ein anstrengendes Programm vor uns hatten. Neben uns konnten wir die Drachen- und Star-Regatta beobachten, die moderne GPS-Bojen einsetzten, die zumindest auf unserem Boot für allgemeine Begeisterung sorgten. Trotz der unmittelbaren Nähe der beiden Regattafelder gelang es, beide Regatten ungestört von der jeweils anderen gut durchzuführen.



Große Freude beim Zieldurchgang

Mit viel Motivation und hohen Erwartungen an uns selbst machten wir uns wieder auf den Weg zur Startlinie.

Der erste Start des Tages führte zu leichter Verwirrung, da wir als eines von zwei Booten einen Frühstart an der Boje vermuteten und durch das Sonnendach der Hansa in Kombination mit einer weißen Mütze eine Flagge X gesehen haben wollten. So wurde ein perfekter Start direkt zu einer Aufholjagd, die Erik Techen bravourös gelungen ist.

Da der Wind am späten Nachmittag nochmal ordentlich drehte, musste für die letzte Wettfahrt die Startlinie verschoben werden, aber so konnte auch die siebte und letzte Wettfahrt erfolgreich abgeschlossen werden.

Leider war das Glück den ganzen Samstag nicht auf unserer Seite. Unser härtester Konkurrent, der Sieger von 2019 Erik Techen mit seiner Crew, hatte dafür einen umso besseren Tag und so waren wir am Ende des Tages nach einigen hitzigen Rennen Zweiter. Außer einem leicht verbogenen Heckkorb (Patrick ist etwas weniger Jollen gewöhnt) wurde nichts beschädigt und die Teams legten gute Seemannschaft und Fairness an den Tag. Ein weiteres Highlight stellten auch die neuen großen Persenninge für die J/80s dar, sowie die Pizza aus dem Pizaofen, die uns nach der letzten Regatta schon erwartete. Außerdem durften wir den Schulleiter Jochen von der HYS begrüßen, der extra für den Abend angereist war, um der Siegerehrung beizuwohnen. Während der letzte Platz eine symbolische rote Laterne erhielt, durften die ersten 3 Plätze alle jeweils kleine Tonbecher von der Fraueninsel entgegennehmen, in denen Michael Wimmer uns eine Runde Erdbeerlimes ausgab.

Der Achim Thiecke-Wander-Pokal ging absolut verdient an die Crew von Erik Techen mit Max Jahr, Cornelius Ottenjann und Bene Riedel.

Der letzte Abend wurde mit Lagerfeuer, Party in der Kajüte und Michaels Dance-Moves etwas länger als der erste und am nächsten Morgen hieß es dann erstmal wieder auf Wiedersehen, liebe CYS, und bis bald. Wir freuen uns aufs nächste Mal und hoffen sehr, dass der ESA-Cup dann wieder stattfindet.

Danke an die Wettfahrtleitung, die Küche für die gute Verpflegung, die Chiemsee Yachtschule für die Gastfreundschaft und an alle Teilnehmer*innen, die dieses Wochenende mitgesegelt sind und mitgestaltet haben.

Wir freuen uns auf das nächste Mal an der HYS! Bis dahin! Ahoi


Antonia Zellner



WENN DIE OMA MIT DEM ENKEL SEGELN GEHT

Das Segelalter beginnt beim DHH mit Bambini-Kursen für 6-7-Jährige. Später kommt dann das sportliche Segeln mit größeren Booten hinzu, vor allem mit Booten, die umkippen können, Booten, die Spaß machen und fordern, gerade weil sie kentern können und auch sollen, Bootsklassen wie die Piraten, Bahias und X-Ones, Boote, die sich in Kursen unter dem Begriff „Fun Week“ wieder finden, weil sie der Jugend einfach Spaß machen.

Es setzt eine gewisse Sportlichkeit voraus, ein Boot wieder aufzurichten, wenn es gekentert ist. Bis es dazu kommt, setzt es das Gefühl voraus, die Balance zu wahren, die Balance zwischen der Kraft des Windes im Segel und dem Gewicht der Segler, um Winddruck und Schwerpunkt im dynamischen Gleichgewicht zu halten und in Vortrieb umzusetzen. Und wenn die Prinzipien auch ähnlich sind, so stellt sich die Herausforderung doch für jede Bootsklasse immer wieder neu und anders, sowohl von den Mitteln der Gewichtsverlagerung und Segelsteuerung als auch

in der Dynamik. Diese Dynamik bestimmt das Zeitfenster und die Reaktionszeit, die zwischen dem Punkt liegt, an dem das Boot fährt und dem, an dem die jungen Segler im Wasser landen oder im hohen Bogen von der oberen Kufe unfreiwillig den Katamaran verlassen.

Die hervorragende Jugendarbeit des DHH besteht nicht nur darin, Segeln zu lehren, sondern auch darin, die Erfahrung zu vermitteln, in einer neuen Gruppe zurechtzukommen. Sobald man den Opti verlassen hat, ist eine Crew an Bord: eine zweite Person oder gleich eine Grup-

pe von Seglern. Sie lernen sich im Allgemeinen erst vor Ort an der Segelschule oder im Kurs kennen. Jetzt heißt es, beim Segeln als Team zu funktionieren und das Zusammenarbeiten zu erlernen. Je wackliger das Boot ist, desto mehr ist gegenseitiges Vertrauen notwendig. Ganz entscheidend ist eine gute Kommunikation, klare Kommandos oder nur nonverbale Abstimmung, bis das Boot dann trotzdem kentert.

Aber zwischen Jugendlichen geht es nicht nur um das Vertrauen oder um Segelkommandos, sondern auch um das Kräfteressen unterein-

ander. Es findet unabhängig von natürlichen Autoritäten statt (wer ist cooler, stärker, selbstsicherer, einnehmender oder gar zwischen den Geschlechtern) und ist durch Rollen innerhalb der Crew vorgegeben. Es ist das Kräfteressen zwischen Booten: wer schneller ist, wer wem den Vorrang nimmt oder einfach nur den sauberen Wind wegschnappt. Dafür muss die Crew zusammenarbeiten. Auch außerhalb des Segelns geht es um das Miteinander, davor und danach, auf den Zimmern und auf dem Gelände. Vielleicht ist es auch genau diese Mischung, die die Begeisterung der Jugendlichen für die Segelschule ausmacht. Sich Autoritäten auf dem Schiff unterzuordnen, ist dem Segeln geschuldet, die Führung an Bord wechselt immer wieder, an Land bleibt die Freundschaft.

Und dann sind da noch die Erwachsenen auf dem Gelände, die das Segeln lernen, genauso wie die Jugendlichen, manchmal auch genau wie die Optikinder von Anfang an. Und diese Erwachsenen stammen aus allen Altersklassen, bis zu Oma und Opa, die auch in ihrem Alter noch etwas Neues oder einfach nur Verbesserung suchen. Sie machen auch Kurse, aber andere Kurse, Erwachsenenkurse. Innerhalb der Crew kämpfen sie mit den gleichen Elementen: Sie kennen sich nicht und müssen sich finden, sie kommen aus unterschiedlichen Berufen oder sozialen Umgebungen, mit unterschiedlichen Vorkenntnissen, aber auch mit den Hürden, ihre „natürlichen“ Autoritäten überwinden zu müssen. Hier geht es nicht um „cooler“ oder „stärker“, aber oft um „einnehmender“, was aufgrund von antrainiertem Verhalten im täglichen Leben und in den Rollen im Berufs- oder Privatleben nicht immer ganz einfach ist. Der Chef oder die Chefin ist nicht mehr Chef bzw. Chefin, sondern auch mal Crewmitglied, die Sachbearbeiterin auf einmal an der Pinne und in der Kommandostruktur ganz oben. Das Einordnen fällt einigen Teilnehmenden sehr schwer, weil viele lange nicht mehr in solch herausfordernden Situationen gewesen sind, sondern im täglichen Leben ihren eingefahrenen Rollen folgen. Und ich will an dieser Stelle nicht tiefer auf Ehepaare auf einem Boot eingehen ... Kurzzeitausbilder können hiervon sicher einige Anekdoten erzählen (Hier mag ein Bezug auf Herausforderungen angebracht sein, zu denen man mehr im Skipper-Training erfahren kann).

Was die Jugendarbeit unter Jugendlichen ist, entspricht bei den Erwachsenen der Selbstfindung in einer Gruppe und dem Annehmen einer Rolle innerhalb der Crew. Erwachsenenkurse finden auf Erwachsenenbooten statt, vielleicht gerade, weil sich Erwachsene manchmal noch viel schwerer tun, aus ihrer Rolle im täglichen Leben heraus in einer Crew aufzugehen. Bei wenig Wind verbleibt viel Zeit für Abstimmungen untereinander und auch Missverständnisse können in Ruhe geklärt werden. Je stärker der Wind ist, desto kleiner wird das Zeitfenster für ein gutes Segelmanöver und der Bruch innerhalb einer Crew wird immer offensichtlicher. Die Manöver auf schnellen Booten müssen schnell und feinfühlig ausgeführt werden, für manche stellt dies eine echte Herausforderung dar. Umso wichtiger wird auch das Anerkennen der Kommandostruktur und das „Miteinander-Arbeiten“, hohe Schwellen für manche...

Manchmal sind wir Erwachsenen gefangen in uns selbst, in dem, was wir uns selbst zutrauen. Wir glauben, unsere Grenzen zu kennen. Sicher ist das nichts Ungewöhnliches, aber muss das so sein? Fehlt uns der Mut auszubrechen, der Mut, Schwellen zu überschreiten? Ist das Segeln einer neuen Bootsklasse etwas, dass wir mit dem Kopf leisten oder mit dem, was wir an Körperkraft einsetzen? Irgendwie beides und daran entscheidet sich auch, welche Boote wir segeln wollen und wie wir sie bewegen, die Erwachsenenboote oder die sportlichen.

Und so bleiben die Erwachsenen in ihren Rollen und Kursen und die Jugendlichen in ihren, statt den Mut zu fassen auszubrechen, statt diese Grenzen zu überschreiten.

Überschreiten wir diese Grenzen: Was passiert nun mit einem Erwachsenen unter Jugendlichen? Er verliert seine natürliche Autorität und wird Crewmitglied wie jeder andere auch. Der Jugendliche an der Pinne erhält eine Führungsautorität über die Crew und damit auch über Erwachsene, die er sonst im täglichen Leben nicht hätte. Dies fördert sein Selbstbewusstsein, wie er es auf anderen Wegen besser



kaum erwerben könnte. Und wir Erwachsenen werden geerdet, was uns Erwachsenen manchmal guttun kann. Wir schauen vielleicht ein bisschen offener auf Jugendliche und ihre unbeschwertere Art, Dinge anzugehen.

Dazu kommt der Faktor Stärken und Schwächen. Zu sehen, wie locker ein Jugendlicher wieder in ein gekentertes Boot kommt, während der Erwachsene möglicherweise auf Hilfe von seinem Mitsieger angewiesen ist, weil der Bizeps doch irgendwie nicht mehr so trainiert ist, das kann hart sein. Andersherum fehlt dem Jugendlichen möglicherweise das Körpergewicht, um das Großsegel zu hissen oder den Kat wieder aufzurichten.

Diesen Text habe ich geschrieben, weil ich mir mehr Mut von uns Erwachsenen wünsche, Schwellen und Grenzen zu überschreiten und Alt und Jung auf den Bootklassen sportlich zusammenzubringen.

Ihr Erwachsenen:

Traut euch auf ein Boot, das kentert.

Ihr Jugendlichen:

Traut euch auf eine J/80 und kommandiert die Erwachsenen.

Wenn Oma und Enkel auf einem Boot fahren, was passiert dann wohl ...

 Peter Hoener

FLOWERPOWER AM CHIEMSEE



Früher, damals, einst, wer erinnert sich? Diese Fragen sind häufig Themen im Blauen Peter. Es gab beispielsweise früher, wahrscheinlich heute auch noch, gelegentlich den A-Schein-Streich.

Der Begriff muss bleiben, obwohl er eigentlich heute korrekt „Sportbootführerschein-Binnen/Segel-Streich“ heißen müsste? Aber das klingt zu sehr nach einer Posse aus dem Finanzamt. Meist waren das harmlose, lustige Aktionen, wie Flaggen einfrieren in der Kühlung, Stolperleinen spannen, Türen zukleben oder ähnliches ... Manches Mal gab es auch drastischere Streiche, die nicht ganz so harmlos waren, aber hier lieber nicht erwähnt werden.

Im Mai dieses Jahres gab es zur Abwechslung mal einen Haustochterstreich. Das hatte es noch nie gegeben und war deswegen eigentlich auch überfällig. Wie ich später erfuhr, war die Sache von längerer Hand geplant, generalstabsmäßig organisiert, und wurde erstaunlicherweise von allen Eingeweihten so streng geheim gehalten, dass bis zur Aktion absolut nichts zum Schulleiter durchsickerte.

Am 12. Mai, einem Donnerstag-Pizza-Abend, wurde plötzlich, kaum war der Schulleiter nach Hause gefahren, sehr geschäftig auf der rückwärtigen Seite der Küche gewerkelt: Zimmermannsböcke wurden auf- und die alten Blumenkästen in Reihe und Arbeitshöhe draufgestellt. Die waren ohnehin seit einigen Jahren im Dornröschenschlaf und warteten auf ihre Erlösung. Mit Blumenerde

gefüllt und vorbereitet waren sie offensichtlich schon einige Tage früher unter einer unauffälligen Plane versteckt worden. Es fand sich eine große Schar von Helfern ein, meist Kurzausbilder, aber auch vom Stamm waren einige dabei. Wie immer diese Haustöchter den Helfertropp überzeugt hatten – alles funktionierte reibungslos!

Aus einem fensterlosen Transporter wurden blitzartig etwa zehn Tablettis mit jeweils sechs bis acht wunderschönen weiß-blauen Balkonpflanzen herbeigetragen. Eine Pracht schon jetzt, sogar im Dunkeln. Dabei waren die Kästen noch gar nicht an Ort und Stelle. Viele Hände packten an und bepflanzten die alten, noch vollständig vorhandenen Kästen nach einem von den Haustöchtern vorgegebenen Plan. Nach getaner Arbeit wucherten einige kräftige Männer diese schweren Kästen auf die Fensterbänke vorm Speisesaal und vorm Unterrichtsraum. Nach nicht einmal drei Stunden standen dann alle Helfer im Mondschein um ihr schönes Werk herum und stießen auf diese gelungene Aktion schon mal an. Alle hofften inständig, dass dieser „Streich“ auch in der oberen Etage Zustimmung finden würde!?

Und tatsächlich – am nächsten Morgen – zum Frühstück – kam der Schulleiter in den Speisesaal ... staunend und sprachlos! Erleichterung allent-

halben! Mit Hingabe fing es an, mit Übergabe hörte es auf – wie so oft im Leben, denn diese Aktion hinterließ ja auch die Verpflichtung, das Erbe zu hegen und zu pflegen.

Aber das Erscheinungsbild ist ein optischer Genuss und so wunderschön, dass ich und wir, die wir hier mit Hingabe und freiwillig in der Schule helfen und Einsatz zeigen, dieses Erbe gerne pflegend begleiten werden.

**Qualitätsurteil: Volltreffer!
Ein harmloser und vor allen Dingen nachhaltiger Streich!**

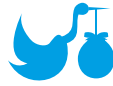


Ludwig Vogl



Heimlichtuerei hinter dem Hansa-Haus





20.06.2022

EMIL KITZKI

Nicolas und Jenjira Kitzki
mit Konstantin und Maia,
Frankfurt a. Main

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!



| | | |
|--------------------------------------|--------|-------|
| Dr. Helga Krönke | 24.06. | 90 J. |
| Dr. Gerhard Fleskes | 07.07. | 90 J. |
| Johann Schlachter | 14.07. | 90 J. |
| Friedrich A. Detjen | 30.07. | 90 J. |
| Gerhard Müller | 08.08. | 90 J. |
| Dr. Isolde Schule | 05.07. | 95 J. |
| Johannes Schneider | 12.08. | 95 J. |
| Brigitte Höfle | 16.06. | 85 J. |
| Werner Schmitt | 23.06. | 85 J. |
| Lieselotte Winkler | 26.06. | 85 J. |
| Ingeborg Eisenmann | 28.06. | 85 J. |
| Herbert Thron | 29.06. | 85 J. |
| Hiltrud Sultan | 02.07. | 85 J. |
| Klaus Wildhagen | 13.07. | 85 J. |
| Dr. Wolfgang Weigand | 19.07. | 85 J. |
| Klaus Granzow | 20.07. | 85 J. |
| Udo Miller | 31.07. | 85 J. |
| Dr. Peter Voges | 06.08. | 85 J. |
| Peter Wetzker | 09.08. | 85 J. |
| Otto Köhn | 11.08. | 85 J. |
| Karin Soesters | 22.08. | 85 J. |
| Dr. Christoph von Szczepanski | 22.08. | 85 J. |
| Karlhorst Merkelbach | 23.08. | 85 J. |
| Heinz F. Teschner | 25.08. | 85 J. |
| Günter Rasche | 28.08. | 85 J. |
| Uwe Schmidt-Warnecke | 28.08. | 85 J. |
| Dr. Friedrich Kersting | 28.08. | 85 J. |
| Jürgen Breyer | 31.08. | 85 J. |
| Josef Küppers | 04.09. | 85 J. |
| Dr. Rolf Brand | 04.09. | 85 J. |
| Rolf Lungen | 07.09. | 85 J. |
| Wolfgang Windolph | 31.08. | 75 J. |
| Gabriele Baumkötter | 23.07. | 75 J. |

JUBILÄUM



Der DHH gratuliert vier Ausbildern von der Zweigstelle
Braunschweig zu ihrer 25jährigen Ausbildertätigkeit:

Dr. Wolfgang Bachmann,
Dr. Norbert Bröse,
Dr. Rolf-Joachim Müller und
Karsten Wulfes

Der DHH wünscht allen Gesundheit, und weiterhin viel
Spaß und Erfolg bei der Ausbildung!

Durch Tod verloren wir:



| | |
|-------------------|---|
| 31.10.2021 | Friedrich Matoni Birkenallee 10, 47906 Kempen |
| 01.03.2022 | Wolf-Henning Schmidt Kelkheim |
| 23.04.2022 | Walter Ludwig Eyber Freiherr-vom-Stein-Str. 35, 56355 Nastätten |
| 25.05.2022 | Ingrid Mergarten Gaisbergstr. 14, 81675 München |
| 01.06.2022 | Gerd Fautz Roggenkamp 2, 21244 Buchholz |
| 08.06.2022 | Rolf Paul Werlich Gesthuysen Str. 3, 46509 Xanten |
| 18.06.2022 | Hans Kruse Ortelsburger Str. 4, 28211 Bremen |
| 01.08.2022 | Reiner Kaps Porzellangasse 45/43, 1090 Wien, Österreich |

LÜBECKER YACHT-CLUB EHRT DEN GROSSEN MÄZEN EBERHARD WIENHOLT

Bundeskanzler Olaf Scholz und Eberhard Wienholt haben trotz aller Gegensätze eines gemeinsam: Sie kommen – egal wohin – nicht ausschließlich für Fotos! So auch nicht in die Marzipanstadt an der Trave zum Clubhaus des Lübecker Yacht-Clubs.

Grund für das Auftauchen des DHH-Ehrenmitglieds und Inhabers des Silbernen Albatros war eine weitere Auszeichnung. Wienholt, der am 12. Juni 2017 anlässlich einer Segel-Bundesliga-Veranstaltung in den Yacht-Club eintrat, kam am 1. Juni 2022 natürlich auch diesmal nicht ohne neue Ideen.

Die Heranführung von Jugendlichen an den Segelsport war und ist ihm ein großes Anliegen, genauso wie die Bereitstellung von qualifizierten Trainern und die Anschaffung der neuen foilenenden Jollen vom Typ WASZP.

Sein erstes großes Engagement an der Trave-mündung liegt schon etwas länger zurück. Die damalige LYC-Vorsitzende Andrea Varner-Tümmler konnte den Hamburger Kaufmann für die Sanierung des ehemaligen DGzRS-Rettungsschuppens am Traveufer gewinnen! Das brachte auch der heutige Vorsitzende Lutz Kleinfeldt in seiner Laudatio zum Ausdruck, bevor Eberhard Wienholt die Ehrennadel des LYC angesteckt wurde. Bisher haben lediglich drei Mitglieder diese Auszeichnung erhalten, unter ihnen der



Die Ehrennadel
des LYC



Eberhard Wienholt

langjährige Messechef der Messe Düsseldorf, Kurt Schoop, und der Mitbegründer der größten Bootsausstellung der Welt (boot), Horst Schlichting.

Eberhard Wienholt bedankte sich und wird künftig das Zusammenwachsen der norddeutschen Vereine thematisieren, sich um die Segelbundesliga kümmern und die Sailing Champions League unterstützen, die in diesem Jahr vor Trave-münde ausgesegelt wird.



Christoph Schumann

Danke, alles Gute und Tschüß!

CONNY HENDTKE ZUM ABSCHIED

Welcher Segelkurs ist für mich oder meine Kinder genau richtig? Wo ist in den Ferien noch ein Kojenplatz frei? Kann meine kleine Tochter schon einen Segelschein machen? Was kostet ein Skippertraining? Kann ich auch zur Probe Mitglied beim DHH werden? Täglich erreichen solche und viele andere Fragen per Telefon oder Mail unsere Mitgliederbetreuung in der Hamburger Geschäftsstelle. Dreizehn Jahre lang war dort Corinna „Conny“ Hendtke eine der Stimmen des DHH. Und wer sie am Telefon hatte, konnte feststellen: eine fröhliche, freundliche Stimme, deren Antworten immer Hand und Fuß hatten.

Bei einem großen Golfreiseveranstalter hatte Conny Hendtke schon jahrelang bewiesen,

dass die Beratung und Betreuung anspruchsvoller Kunden „ihr Ding“ ist. Dann musste sie sich aber erstmal um die Betreuung ihrer kleinen Tochter kümmern, bis sie wieder beruflich unterwegs sein konnte. Auf einigen kurzen Umwegen kam sie im Februar 2009 zum DHH. „Richtig segeln“ hatte sie zwar nie gelernt, aber es fiel ihr nicht schwer, sich auch mit der Segellei und den Seelen der Seglerinnen und Segler vertraut zu machen. So war sie ganz schnell als kompetente Mitarbeiterin und gute Kollegin im DHH-Team geschätzt.

Schade, dass sie sich Ende Juni in den Vorruhestand verabschiedet hat. Jetzt vielleicht doch noch segeln lernen? Auf jeden Fall erstmal mehr Freizeit genießen! So bleibt uns leider



nur, Conny Hendtke für Ihre Zeit beim DHH sehr herzlich zu danken und ihr alles Gute zu wünschen.



Norbert Suxdorf

ZWEIGSTELLENLEITER TAGTEN AM CHIEMSEE



Am letzten Mai-Wochenende trafen sich die Zweigstellenleiter/innen aus dem gesamten Bundesgebiet unter der Leitung von Karoline Otting (2. Vorsitzende) an der Chiemsee Yachtschule.

Nach zwei Jahren Pause aufgrund der Corona-Pandemie freuten die Teilnehmer/innen, sich endlich mal wieder in die Augen zu schauen. Auch Gastgeber Michael Wimmer und sein Kollege von der HYS, Jochen Kopf, waren vor Ort. Begrüßt wurden alle durch bayrische Klänge, erzeugt vom ehemaligem CYS-Chef Hermann Hauck und seinem meterlangen Alphorn.

Hier einige Ergebnisse: In Zukunft wird es für jede Zweigstelle die Möglichkeit geben, Newsletter abzurufen. Anmelden für den Bezug kann sich jeder Interessent auf der entsprechenden Webseite (www.dhh.de). Übers Internet buchbar sind zukünftig alle Kurse nur noch über die Geschäftsstelle in Hamburg (auch für Kurse, für die

wegen ihrer Kürze keine Mitgliedschaft erforderlich ist). Die Bankkonten der Zweigstellen werden aufgelöst. Alle Buchungen laufen ab sofort über die Finanzabteilung des DHH.

Eine Arbeitsgruppe, koordiniert an der HYS durch Jens Krug, wird sich künftig um Online-Kurse kümmern. Nach und nach bis hin zum Sportküstenschifferschein sollen sie in Zukunft über die HYS in Zusammenarbeit mit den Zweigstellen zu gleichen Konditionen angeboten werden können.

Im nächsten Jahr wird das Zweigstellenleitertreffen in Hamburg stattfinden.

 C. Schumann



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
Siebengebirgsring 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 |
|--------|--|------------------------------|------------------|
| 228530 | Sportküstenschifferschein (SKS) | 6 x dienstags und 2 x Sa. | 15.11.2022 |
| 228570 | Sportseeschifferschein (SSS) | Oktober 2022-März 2023 | 24.10.2022 |
| 228571 | SSS-Modul Navigation | 4 x montags und 2 x samstags | 24.10.2022 |
| 228572 | SSS-Modul Elektronische Navigation / Radar | 3 x montags | 28.11.2022 |
| 238573 | SSS-Modul Schifffahrtsrecht | 2 x samstags | 14.01.2023 |
| 238574 | SSS-Modul Seemannschaft | 2 x samstags | 11.02.2023 |
| 238575 | SSS-Modul Wetter | 2 x samstags | März 2023 |
| 238501 | Sportbootführerschein See | 4 x montags und 2 x samstags | 09.01.2023 |
| 238503 | Sportbootführerschein Binnen | 6 x abends | Nach Verabredung |
| 238505 | Wetter-Seminar | 2 x Sa. | März 2023 |
| 238507 | Funkzeugnisse: Short Range Certificate (SRC) Binnenschifffahrtsfunk (UBI) | 1 x Fr. und 2 x Sa. | März 2023 |

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

| Nr. | Veranstaltung | Dauer | Beginn |
|--------|---|---|--------------|
| 238502 | Sportküstenschifferschein (SKS) | 6 x Sa. Kurs wird im 14-Tage- Rhythmus durchgeführt | Januar 2023 |
| 238510 | Sporthochseeschifferschein (SHS) | Feb. 23 – Mar. 23 | Februar 2023 |
| 238512 | Seminar Astronomische Navigation (I) | 1 x Sa./So | Februar 2023 |

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 2022 beginnt Anfang September und wird im Dezember 2022 mit den Prüfungen abgeschlossen.

Folgende Lehrgänge sind aktuell (zu Redaktionsschluss) vorgesehen:

| Nr. | Veranstaltung | Dauer |
|--------|---|-----------|
| 228203 | Informations- und Einführungsveranstaltung * | 1 Abend |
| 228212 | Sportbootführerschein Binnen (SBF-Binnen) | 11 Abende |
| 228225 | Sportbootführerschein See (SBF-See) | 13 Abende |
| 228228 | Sportküstenschifferschein (SKS) | 20 Abende |
| 228229 | Kombination SBF-See und SKS | 20 Abende |
| 228231 | Sportseeschifferschein (SSS) - Information * | 1 Abend |
| 228233 | SSS - Modul Schifffahrtsrecht | 6 Abende |
| 228234 | SSS - Modul Wetterkunde | 6 Abende |
| 228241 | Sporthochseeschifferschein (SHS) - Information * | 1 Abend |
| 228243 | SHS - Modul Schifffahrtsrecht | 6 Abende |
| 228262 | Radar-Plotting (Radarbildauswertung) | 1 Abend |
| 228272 | Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel (FKN) | 1 Abend |
| 228287 | Funk-Kombination UKW (UBI und SRC) | 10 Abende |

* = unverbindliche und kostenfreie Informationsveranstaltung

Die SSS-Module Navigation und Seemannschaft sind für Frühjahr 2023 vorgesehen. Spezialkurse zu ausgewählten Themen (wie astronomische, terrestrische und elektronische Navigation, Radarseminar, Gezeitenkunde, Seemannschaft, Erste Hilfe an Bord, 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 Lehrgänge sollen als Präsenz-Veranstaltungen durchgeführt werden. Sofern behördliche Vorgaben dies verhindern, sind wir kurzfristig in der Lage, sie auch als Online-Schulungen abzuhalten.

Weitere Informationen zur Ausbildung bei der Zweigstellenleitung oder aktuell 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



Informationen zum Theorie-Angebot

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

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

Während der Hamburger Schulferien findet kein Unterricht statt!

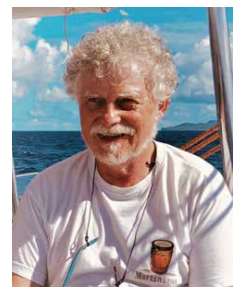
Die Kurse sind als Präsenzkurse vorgesehen, könnten aber aufgrund der Corona-Lage online stattfinden.

| Kursnr. | Veranstaltung | Beginn | Dauer | Ende | Uhrzeit |
|---------|---|---------------------------|--------|----------|-------------|
| 228050 | SKS/SBF-See Kombi-Kurs | 08.11.22 | 14 x | 21.02.23 | 18.30-21.30 |
| 238000 | Navigationsübungstag zum SKS | nach Absprache | 1 x | | 10.00-17.00 |
| 238001 | SBF-Binnen-Ergänzung zum obigen SBF-See/SKS | 28.02.23 | 1 x | 28.02.23 | 18.30-21.30 |
| 238002 | Praxisbezogene Planung , ein fiktiver Törn von HH nach Helgoland und Laboe-Klintholm (mit SBF-See o. SKS-Wissen) | 27.02.23 | 2 x | 20.03.23 | 18.30-21.30 |
| 228060 | SSS | 03.11.22 | | 30.03.22 | 18.30-21.30 |
| 228061 | <i>Navigation</i> | 03.11.22 | 4 x | 24.11.22 | 18.30-21.30 |
| 238067 | <i>Nav.übungen (kostenlos für SSS-Bucher, sonst 29,-)</i> | 24.01.23 | 1 x | 24.01.23 | 18.30-21.30 |
| 228062 | <i>Gezeiten</i> | 01.12.22 | 5 x | 12.01.23 | 18.30-21.30 |
| 238063 | <i>Seemannschaft</i> | 19.01.23 | 3 x | 02.02.23 | 18.30-21.30 |
| 238064 | <i>Radar I und II</i> | 11.2./12.2.23 | WE | 12.02.23 | 10.00-17.00 |
| 238065 | <i>Recht</i> | 09.02.23 | 3 x | 23.02.23 | 18.30-21.30 |
| 238066 | <i>Wetter</i> | 02.03.23 | 3 x | 30.03.23 | 18.30-21.30 |
| 238070 | SHS | 11.01.23 | | 12.04.23 | |
| 238071 | <i>Astro I</i> | 11.01.23 | 4 x | 01.02.23 | 18.30-21.30 |
| 238072 | <i>Astro II</i> | 08.02.23 | 4 x | 01.03.23 | 18.30-21.30 |
| 238064 | <i>Radar I und II</i> | 11.2./12.2.23 | WE | 12.02.23 | 10.00-17.00 |
| 238073 | <i>Recht</i> | 22.03.23 | 1 x | 22.03.23 | 18.30-21.30 |
| 238074 | <i>Handhabung von Yachten</i> | 29.03.23 | 1 x | 29.03.23 | 18.30-21.30 |
| 238075 | <i>Wetter</i> | 05.04.23 | 2 x | 12.04.23 | 18.30-21.30 |
| 238080 | SRC | 25./26.3. u. 1.4. | 3 Tage | 01.04.23 | 10.30-17.30 |
| 238081 | UBI (halber Tag, wenn SRC-Wissen vorh.) | 02.04.23 | 1 Tag | 02.04.23 | 10.30-13.30 |
| 238082 | Pyro (FKN) | 28.03.23 | 1 x | 28.03.23 | 18.30-21.30 |
| 238083 | Spleiß-Workshop an geschlagenem Tauwerk | wird noch bekannt gegeben | 1 x | | |

NÜRNBERG

Leitung: Rudolf Miehling
Klausener Str. 100
90592 Schwarzenbruck

Tel.: 091 28 33 99
E-Mail: miehling@dhh.de
www.dhh.de/nuernberg



Wir starten unsere Ausbildungssaison mit einer Informationsveranstaltung auf ZOOM - Meetings am Donnerstag, den 13.10.22 zwischen 19 und 21 Uhr.

Den Zugang zum Meeting bekommen Interessierte auf Anfrage bei mir.

Weitere Informationen im Internet, am Telefon oder bei einem unverbindlichen Besuch des jeweils ersten Kursabends.

Die Theorie-Kurse in Nürnberg starten in Absprache mit den Teilnehmern und auch in Abhängigkeit von der Corona-Lage ab November 2022 in Präsenz und/oder digital.

Geplant sind Kurse für Sportbootführerschein, SKS, SSS, SHS und Funk.
Weitere Infos auch zu Kursabend und Kursbeginn ab Oktober im Intranet.

WIEN



Leitung: Heinz Drstak
Rothneusiedlerstraße 20
A-2332 Hennersdorf

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

Ab dem Spätwinter wird wieder das seit Jahren bewährte Programm angeboten. Der Schwerpunkt liegt bei einer soliden Grundausbildung für die Sportseeschifffahrt. Diesem Konzept folgend werden Theoriekurse für den Sportbootführerschein-See und den Sportküstenschifferschein als Präsenzkurse angeboten. Dank relativ kleiner Gruppen ist individuelle Betreuung möglich.

Ein zweitägiges Radar- und ARPA-Seminar ist eine ideale Ergänzung für angehende Sportseefahrer, die sich mit moderner Elektronik vertraut machen wollen. Noch relativ neu ist ein Tages-Seminar zum Thema „Fotografie an Bord“ – damit von den Seetörns gelungene Fotos mit nach Hause genommen werden können.

| Kursnr. | Veranstaltung | Beginn |
|---------|----------------------------------|-------------|
| 239101 | Sportbootführerschein See | 04.03.2023 |
| 239102 | Sportküstenschifferschein | 04.03.2023 |
| 239103 | Short Range Certificate | auf Anfrage |
| 239104 | Radar und ARPA | 15.04.2023 |
| 239105 | Fotografie an Bord | 22.04.2023 |

Die Kurse 239104 und 239105 sind Kurzzeitveranstaltungen.

Aktuelle Informationen und Gebühren bitte der Webpage entnehmen: www.dhh.de/wien



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

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

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



| K.Nr. | Kurznr. | Kurstitel | Beginn | Kursdauer |
|--|-----------------|--|----------|---|
| Führerscheinkurse | | | | |
| 228160 | SBF-B | SBF-Binnen (SBF-B) | 03.12.22 | 2 Wochenenden |
| 238161 | SBF-B | SBF-Binnen (SBF-B) | 04.03.23 | 2 Wochenenden |
| 228162 | SBF-S | SBF-See (SBF-S) | 03.12.22 | 2 Wochenenden und 1 Montag |
| 238163 | SBF-S | SBF-See (SBF-S) | 04.03.23 | 2 Wochenenden und 1 Montag |
| 228164 | SBF-S-B | Kombikurs SBF-See und Binnen | 03.12.22 | 2 Wochenenden und 1 Montag |
| 238165 | SBF-S-B | Kombikurs SBF-See und Binnen | 04.03.23 | 2 Wochenenden und 1 Montag |
| 228166 | SKS | Sportküstenschifferschein (SKS) | 09.12.22 | 14 Termine |
| 228167 | SBF-S / SKS | Kombikurs SBF-See und SKS | 03.12.22 | SBF-S: 2 WE + 1 Montag SKS: 14 Termine |
| 228168 | SBF-S-B / SKS | Kombikurs SBF-See/Binnen und SKS | 03.12.22 | SBF-S-B: 2 WE + 1 Montag SKS: 14 Termine |
| 228169 | SSS | Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs | 14.11.22 | 27 Termine, teilweise online |
| 238170 | SSS-N | Sportseeschifferschein Modul Navigation | 13.02.23 | 10 Termine, teilweise online |
| 238171 | SSS-S | Sportseeschifferschein Modul Seemannschaft | 21.01.23 | 3 Termine, teilweise online |
| 228172 | SSS-R | Modul Schifffahrtsrecht | 14.11.22 | 9 Termine, teilweise online |
| 228173 | SSS-W | Modul Wetterkunde | 19.12.22 | 3 Termine, teilweise online |
| 238174 | SHS | Sporthochseeschifferschein (SHS) Intensivkurs, inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs | 12.02.23 | 3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht |
| 238175 | SHS-A | Modul Astro Navigation | 12.02.23 | 3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht |
| 238176 | SHS-R | Modul Schifffahrtsrecht | 12.02.23 | 3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht |
| 238177 | SHS-H | Modul "Handhabung von Yachten" | 12.02.23 | 3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht |
| 238178 | SHS-W | Modul Wetterkunde | 12.02.23 | 3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht |
| 238179 | SKS-I | Sportküstenschifferschein (SKS) Intensivkurs 3 WE | 17.02.23 | 3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht |
| 238180 | SSS-I | Sportseeschifferschein (SSS) Intensivkurs an 4 WE | 03.02.23 | 4 WE, 2 Online, 2 Präsenz |
| 228181 | SBF-S + SKS-I | SBF-See an 2 Wochenende und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; Siehe Kursnr.: 238161 & 238178 | 03.12.22 | SBF Teil: siehe SBF-S Kurs SKS Teil: Freitag 17 bis Sonntag 16 Uhr |
| 228182 | SBF-S-B / SKS-I | SBF-See und Binnen an 2 WE und SKS Intensivkurs an 3 WE; Siehe Kursnr.: 238163 & 238178 | 03.12.22 | SBF Teil: siehe SBF-S Kurs SKS Teil: Freitag 17 bis Sonntag 16 Uhr |
| Funkkurse | | | | |
| 228184 | SRC | Short Range Certificate (SRC) | 03.12.22 | 2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz |
| 238185 | SRC | Short Range Certificate (SRC) | 25.02.23 | 2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz |
| 238186 | LRC | Long Range Certificate (LRC) | 15.04.23 | 2 Wochenenden als Online Kurs |
| 228187 | SRC/LRC | SRC / LRC Kombikurs s. Kurs & 238185 | 03.12.22 | 4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz |
| 238188 | SRC/LRC | SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 228184 & 238185 | 25.02.23 | 4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz |
| Workshops und Sonderveranstaltungen | | | | |
| 238190 | FKN | Fachkundenachweis Pyro (FKN) | 29.04.23 | 1 Samstag, WSV, Altwarmbüchen |
| 238191 | SAB | Software an Bord | 14.01.23 | 1 Samstag |
| 228192 | Spleißen | Spleißen mit modernem Tauwerk | 29.10.22 | 1 Wochenende |
| 238193 | Spleißen | Spleißen mit modernem Tauwerk | 04.02.23 | 1 Wochenende |

STUTTGART

Leitung: Helmut Dietrich
Im Greutle 1
73230 Kirchheim-Nabern

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



VERANSTALTUNGSORT:

a&o Hostel, Seminarraum „Wilhelma“, Rosensteinstraße 14/16

Kurse in Stuttgart

| Kursnr. | Veranstaltung | Dauer | Beginn |
|---------|--|----------------------------|-------------------|
| 238841 | Sportküstenschifferschein (SKS) inkl. Seenotsignalmittel (FKN) | 3x Wochenende | 21. Januar 2023 |
| 228860 | Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs | 4,5x Wochenende | 26. November 2022 |
| 228864 | Sportseeschifferschein - Modul Schifffahrtsrecht | 1x Wochenende | 26. November 2022 |
| 228866 | Sportseeschifferschein - Modul Wetter | 1x Wochenende | 10. Dezember 2022 |
| 238865 | Sportseeschifferschein - Modul Seemannschaft | 1x Wochennede | 14. Januar 2023 |
| 238863 | Sportseeschifferschein - Modul Navigation | 1,5x Wochenende | 15. Januar 2023 |
| 228870 | Sporthochseeschifferschein (SHS) Gesamtkurs: Navigation (Terrestrisch+Elektrisch), Wetter, Schiff- fahrtsrecht, Astro-Navigation (2 Wochenende) | 5x Wochenende | 26. November 2022 |
| 228877 | SHS, Modul Handhabung von Yachten | 1x Samstag oder Sonntag | 26. März 2023 |

RUHRGEBIET

Wiedereröffnung der DHH-Zweigstelle Ruhrgebiet

In Wuppertal eröffnet zum Herbst 2022 Markus Goebel die DHH-Niederlassung Ruhrgebiet. Details werden in der nächsten Ausgabe vom „Blauen Peter“ bekannt gegeben.

goebel@dhh.de



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

In der Sommersaison findet unser regelmäßiges Treffen mit Grillen und Klönschnack im Vereinsheim des SVBS am Südsee (Schrotweg 113 in Braunschweig-Rüningen) statt. Die nächsten Termine sind am 31. August und 28. September 2022, jeweils ab ca. 19.00 Uhr.

In der Wintersaison treffen wir uns jeden letzten Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr im Restaurant „Zum Eichenwald“ (Salzdahlumer Str. 313 in Braunschweig-Mascherode). Die nächsten Termine sind somit am 26. Oktober und 30. November 2022 sowie am 25. Januar und 22. Februar 2023.

Sollten die Beschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie ein Treffen am geplanten Ort nicht zulassen, werden die Seglertreffs anderweitig durchgeführt. Aktuelle Informationen hierzu werden vorab auf unserer Internetseite veröffentlicht.

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

HANNOVER

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

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

Auch wenn die Corona-Pandemie noch nicht überstanden ist, so lässt doch die aktuelle Situation ein persönliches Treffen zu. Die Freunde des Segelsports im Großraum Hannover treffen sich an jedem 3. Donnerstag im Monat ab 19.00 Uhr im Clubraum des Hotels Courtyard am Maschsee, Arthur-Menge-Ufer 3, 30169 Hannover. Bei unseren Zusammenkünften ist jeder herzlich willkommen, der sich für den Segelsport interessiert.

Die diesjährige Segelsaison hat begonnen und so werden wir im Sommer nur ein kleines Programm anbieten.

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

- 15. September: Hannover von der See-
seite aus
- 20. Oktober: „Ich kenne da ein gutes
Restaurant“ Die kulinarische Situation
rund um den Greifwalder Bodden
- 17. November: Wer ist schuld am Unter-
gang der Andrea Doria?
- 15. Dezember: Weihnachtsfeier

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

NÜRNBERG

Leitung: Rudolf Miehling
Tel.: 09128 / 33 99
Mobil: 0170 / 200 8721
E-Mail: Miehling@dhh.de

Unser Treffen in Nürnberg ist immer am 2. Donnerstag im Monat ab 19.00 Uhr. Derzeit sind wir auf der Suche nach einem neuen Treffpunkt/Gaststätte. Daher bitte ich vor dem Besuch unseres Seglertreffs um eine Rückfrage bei mir. An alle Interessierte versende ich kurz vor den Abenden einen E-Mail-Hinweis. Mitglieder, die noch nicht im Verteiler sind können sich gerne melden.

Zu unseren Treffen sind Neumitglieder und Gäste immer herzlich willkommen. Für Anregungen bin ich sehr dankbar. Weitere Infos finden Sie auf der Internetseite der Zweigstelle Nürnberg.

REGENSBURG

Leitung: Detlef Claußen-Finks
Tel.: 01577 49 77 948
E-Mail: clausenfinks@dhh.de

Stellvertreter: Thomas Müller
Thomas.Mueller.66@icloud.com

Der Seglertreff findet jeden 2. Dienstag im Monat im Wirtshaus Hubertushöhe Wilhelm-Raabe-Str. 1 in 93051 Regensburg statt.

Grundsätzliches zur Jahresplanung:
Ansegeln im Mai – Absegeln im September.
September bis November: Vorträge unserer Mitglieder, Berichte-Filme von Segelerlebnissen.
Dezember: Jahresbericht und Weihnachtessen.

Einladungen zu den aktuellen Vorträgen werden rechtzeitig per Mail und durch unsere monatlichen Rundbriefe über die Verteilerliste versendet – zu finden auch auf der Homepage unter www.dhh.de/seglertreff-regensburg.

Bis zum Jahresende 2022:

- 13.9. Starkwindsegeln / Sturmsegeln
Vortrag: Müller/Claußen-Finks
- 24./25.9 an der CYS, Absegeln mit Zweigstelle München:
Vogl, Claußen-Finks/Müller
- 11.10. Segeln mit der „Kairos“,
Wort und Bild: Ulrich und Dorothee Rosenthal
- 8.11. Astronavigation – ein Einblick,
Vortrag: Thomas Müller
- 8.12. Weihnachtsfeier



**Neue Leitung in Regensburg:
Detlef Claußen-Finks**

STUTTGART

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

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

Der Stuttgarter DHH-Seglertreff findet jeden 3. Donnerstag im Monat ab 19.00 Uhr, Vortragsbeginn 20.00 Uhr, im Restaurant „Haus am See“ am Max-Eyth-See in Stuttgart, Mühlhäuser Straße 311, in der „Anglerstube“, statt. Seglertreffeinladungen mit den aktuellen Themen werden per Mail versendet.
Sie sind auch unter www.dhh.de/seglertreff-stuttgart/veranstaltungen eingestellt.

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.

Die einzelnen Aktivitäten sind:

- Mi., 15. September 2022
DHH-Seglertreff in der Anglerstube, Saaleröffnung 19 Uhr, Vortragbeginn 20.00 Uhr.
Informationsabend der DHH Zweigstelle Stuttgart über amtliche Sportbootführerscheine für den Wassersport. Referent: DHH-Zweigstellenleiter Helmut Dietrich
- Do., 20. Oktober 2022
DHH-Seglertreff in der Anglerstube, Saaleröffnung 19 Uhr, Vortragbeginn in den Wintermonaten immer 19.30 Uhr: Griechenland Törn
Die Chalkidiki, auch Halkidiki, ist eine Halbinsel von Griechenland, südöstlich von Thessaloniki, und ragt dort in drei fingerartigen Landzungen ins Ägäische Meer hinein: Kassandra, Sithonia und Athos (Agion Oros).

Diese werden unter Rückgriff auf die antike griechische Mythologie auch als Poseidons Dreizack bezeichnet. Der Berg Athos, die Insel Amouliani, Ormos Panagias bzw. Ormos Krifto sowie die Bucht von Sykia und die nordöstlichen Ägäis-Inseln Thassos und Limnos werden angesteuert.

Referent: Skipper Wolfgang Scharpfenecker

- Do., 17. November 2022
DHH-Seglertreff in der Anglerstube, Saalöffnung 19 Uhr, Vortragbeginn in den Wintermonaten immer 19.30 Uhr.
Sportboot-Motor/Segeln
Bereich Binnenschiffahrtsstraßen,
Bereich Seeschiffahrtsstraßen.
Mit den Themen:
Seemannschaft, Fahrzeugvorbereitung und –manöver,
- Do., 15. Dezember 2022
DHH-Seglertreff in der Anglerstube, Saaleröffnung 19 Uhr, Vortragbeginn in den Wintermonaten immer 19.30 Uhr.
Gemeinschaftsveranstaltung der DHH-Zweigstelle Stuttgart und des DHH-Seglertreffs Stuttgart
Rückblick auf das Jahr 2022, Rückblick DHH-Jahreshauptversammlung, Vorstellung des Themenplanes für das Jahr 2023, gemütliches Beisammensein.

Ein Beitrag oder eine Vorlesung ist immer stets willkommen. Beamer und Laptop sind vorhanden.

Charterversicherungen: Urlaub ohne Fallstricke

Herbstzeit ist Charterzeit. Wenn die Tage kürzer werden und die Segelsaison sich dem Ende neigt, wird es Zeit, an den nächsten großen Törn zu denken. Damit aus dem Traumurlaub unter Segeln kein nervenaufreibender Trip mit ungeplanten Kosten und ärgerlichem Papierkram wird, sind die richtigen Versicherungen rund um den Chartervertrag unerlässlich. Für den Blauen Peter erklärt Segler und Pantaenius Rechtsanwalt Gunnar Brock, welche Versicherungen nötig und sinnvoll sind.

Welche Versicherungen sollte jeder Charterer unbedingt abschließen?

Grundsätzlich empfehlen wir in jedem Fall die Skipperhaftpflicht-Versicherung. Fehlt diese Versicherung, haftet der Skipper mit seinem vollen privaten Vermögen für alle Schäden, die durch den Gebrauch einer Charterschiffentstehen.

Sind die Yachten denn nicht durch den Vercharterer versichert?

Eigentlich sollte jede Charterfirma ihre Schiffe mit einer Haftpflichtversicherung mit ausreichender Deckung abgesichert haben. Aber will man sich darauf verlassen? Welcher Freizeitskipper kann schon überprüfen, ob die Prämie immer rechtzeitig gezahlt wurde oder der Versicherungsschutz ausreichend ist? Es gibt einige Länder, da liegt beispielsweise die Deckungspflicht nur bei 200.000 Euro.

Das ist bei Personenschäden viel zu niedrig. Wenn die Schiffshaftpflicht also nicht oder nicht ausreichend zahlt, dann nimmt der Geschädigte den Skipper in die Pflicht. Da hilft auch die Privathaftpflicht nichts, da sie viele Risiken, die auf einem Charterschiff bestehen, gar nicht abdeckt.

Worauf muss ich bei der Auswahl der Skipper Haftpflichtversicherung achten?

Eine gute Skipper-Haftpflichtversicherung sollte gleich die gesamte Crew einschließen. Sie sollte außerdem keine praxisfernen Ausschlüsse beinhalten. Einige Anbieter schließen z.B. Ansprüche von Crewmitgliedern aus, die im gleichen Haushalt leben. Segeln mit der Familie wird da theoretisch unmöglich. Bei Pantaenius beinhaltet die Skipper-Haftpflichtversicherung den Skipper und bis zu neun weitere Crewmitglieder. Darüber hinaus empfiehlt sich immer auch der Abschluss einer Reiserücktrittskostenversicherung und einer Kautionsversicherung.

Muss ich mich zusätzlich gegen eine mögliche Insolvenz der Charteragentur versichern?

Eine Absicherung der Chartergebühr, die oftmals zu einem Großteil schon vor dem Törnstart als Anzahlung geleistet werden muss, ist zumindest sehr sinnvoll. Immer wieder kam es in der Vergangenheit vor, dass Agenturen zahlungsunfähig waren oder Insolvenz anmelden mussten. Diesen Versicherungsschutz bieten wir daher als Option in jedem unserer Pakete immer mit an. Aufpassen sollten Crews, wenn die Chartergebühr mittels eines sogenannten Sicherungsscheins geschützt werden soll. Hierbei handelt es sich in der Regel um Deckungen, die im Schadensfall die verfügbare Summe unter den Geschädigten aufteilen. Ob es am Ende also reicht, weiß man erst, wenn es vielleicht zu spät ist. Außerdem ist man so an bestimmte Anbieter gebunden, die Sicherungsscheine von Versicherungen erwerben. Mit unserer Lösung sind die Charterer frei in der Wahl des An-

bieters und wissen zudem immer, was sie im Schadenfall wirklich erhalten würden.

Warum wird zwischen Insolvenz und Zahlungsunfähigkeit unterschieden?

Die Charterpreis-Absicherung von Pantaenius bezieht sich auf den Begriff der Zahlungsunfähigkeit und nicht auf den Begriff der Insolvenz. Bis eine Insolvenz festgestellt ist, vergeht oftmals viel Zeit, vor allem bei Abwicklungen außerhalb Deutschlands. Zeit, in der Charterkunden nicht an ihr Geld herankommen. Wer hier bei der Wahl des Anbieters nicht ins Kleingedruckte schaut, ärgert sich am Ende womöglich also nicht nur über den Ausfall des Chartertörns, sondern auch über lange Wartezeiten.

Gibt es von Pantaenius ein Kombinations-Angebot, das alle wichtigen Versicherungen umfasst?

Unsere Charterpakete decken alle angesprochenen Bereiche ab und steigern sich in ihrem Deckungsumfang schrittweise. Los geht es mit dem Paket „Basis“, das neben der Skipper-Haftpflichtversicherung auch eine Reiserücktrittskostenversicherung mit optionaler Charterpreisabsicherung beinhaltet. Das Paket „Silber“ beinhaltet zusätzlich eine Kautionsversicherung. Unser „Gold“-Paket wird durch eine Auslandsreisekrankenversicherung ergänzt. Das „Rundum-Sorglos“ Paket nennen wir „Premium“, es beinhaltet neben höheren Deckungssummen auch eine Unfallversicherung für Skipper und Crew.

Was muss ich bei der Übernahme der Yacht vom Vercharterer beachten?

Eine sorgfältige Übergabe kann viel Ärger und Wartezeit ersparen. Vor allem sollte die Inventarliste Punkt für Punkt durchgegangen und abgehakt werden, dazu müssen jedes einzelne Schapp und jede Schublade geöffnet werden. Wie bei einer Mietwagen- oder Appartementübernahme auch, macht man das am besten nicht alleine, sondern zusammen mit dem Co-Skipper.

Haben Sie einen Tipp aus der Praxis, wie die Chartercrew die Wartezeit während der Schiffsübergabe sinnvoll nutzen kann?

Ziel aller ist es, so bald wie möglich die Leinen loszuwerfen und in die See zu stechen. Die Crew kann in der Wartezeit schon einkaufen gehen. Wichtig ist, dass auch nach dem Abhaken aller Positionen auf der Inventarliste und dem Übergabeprotokoll die Leinen noch festbleiben, denn nun folgt die Einweisung der Crew. Der Skipper ist auch juristisch dazu verpflichtet, der gesamten Crew eine ausführliche Sicherheitseinweisung zu geben.

Was bringt mir eine Kautionsversicherung von Pantaenius?

Sollte während des Törns ein Schaden am Schiff verursacht werden, behält der Vercharterer regelmäßig die hinterlegte Kautionsversicherung ein. Gerade bei höherwertigen Chartern,

bei denen eine große Kautionssumme hinterlegt werden muss, ist daher eine Kautionsversicherung ratsam. Denn, wird die Kautionsversicherung – ganz oder teilweise – einbehalten, ist die Chartercrew mit dieser zusätzlichen Deckung auf der sicheren Seite. Ganz wichtig ist dabei, das nicht nur das rechtmäßige, sondern das grundsätzliche Einbehalten der Kautionssumme versichert sein sollte. Denn, ob Recht oder Unrecht: Sich dieses Geld aus dem Ausland zurückzuholen, ist häufig sehr schwierig.

Wie kann ich mich dagegen wehren, wenn der Vercharterer zu Unrecht einen Teil der Kautionssumme einbehält?

Ein Patentrezept, um am Ende des Törns schnell und reibungslos die Kautionsversicherung zurückzuerhalten, gibt es leider nicht. Natürlich hilft hier ein sorgfältig ausgefülltes Übergabeprotokoll. Für den Fall, dass die Kautionsversicherung zu Unrecht einbehalten wird, sind jedoch die unmittelbaren Möglichkeiten für Skipper und Crew eingeschränkt. Viele Versicherungsanbieter schließen diese unrechtmäßige Einbehaltung der Kautionsversicherung von ihrem Deckungsschutz außerdem aus. Charterer sollten vor Versicherungsabschluss also unbedingt auf entsprechende Formulierungen achten. Die Praxis zeigt, dass es sich nicht immer sicher beweisen lässt, dass ein Schaden durch die aktuelle Chartercrew verursacht wurde und die Einbehaltung der Kautionsversicherung somit rechtmäßig stattgefunden hat. Im Endeffekt bliebe dem Kunden in jedem Fall nur ein Rechtsstreit, der sich gerade im Ausland als teuer und langwierig erweisen kann.

www.pantaenius.com

save the date

Der nächste
Redaktionsschluss:
DER BLAUE PETER
01/2023
11.11.2022



Abbildung: Hermann Hauck

MITGLIEDERVERSAMMLUNG

am 15. Oktober 2022
an der Chiemsee-Yachtschule

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:
Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann,
Corinna Schumann,
Norbert Suxdorf,
E-Mail: schumann@dhh.de

Fotos:
DHH und DHH-Archiv,
Georg Hilgemann,
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.

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.



- 1. Vorsitzender:**
Prof. Dr. Dr. T. F. Hoffmann
2. Vorsitzende: Karoline Otting
Schatzmeister: Florian Hiersemann

**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 Segelbildungsverein 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



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
IMMER GANZ
VORN DABEI
BIST**



**TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER**

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN