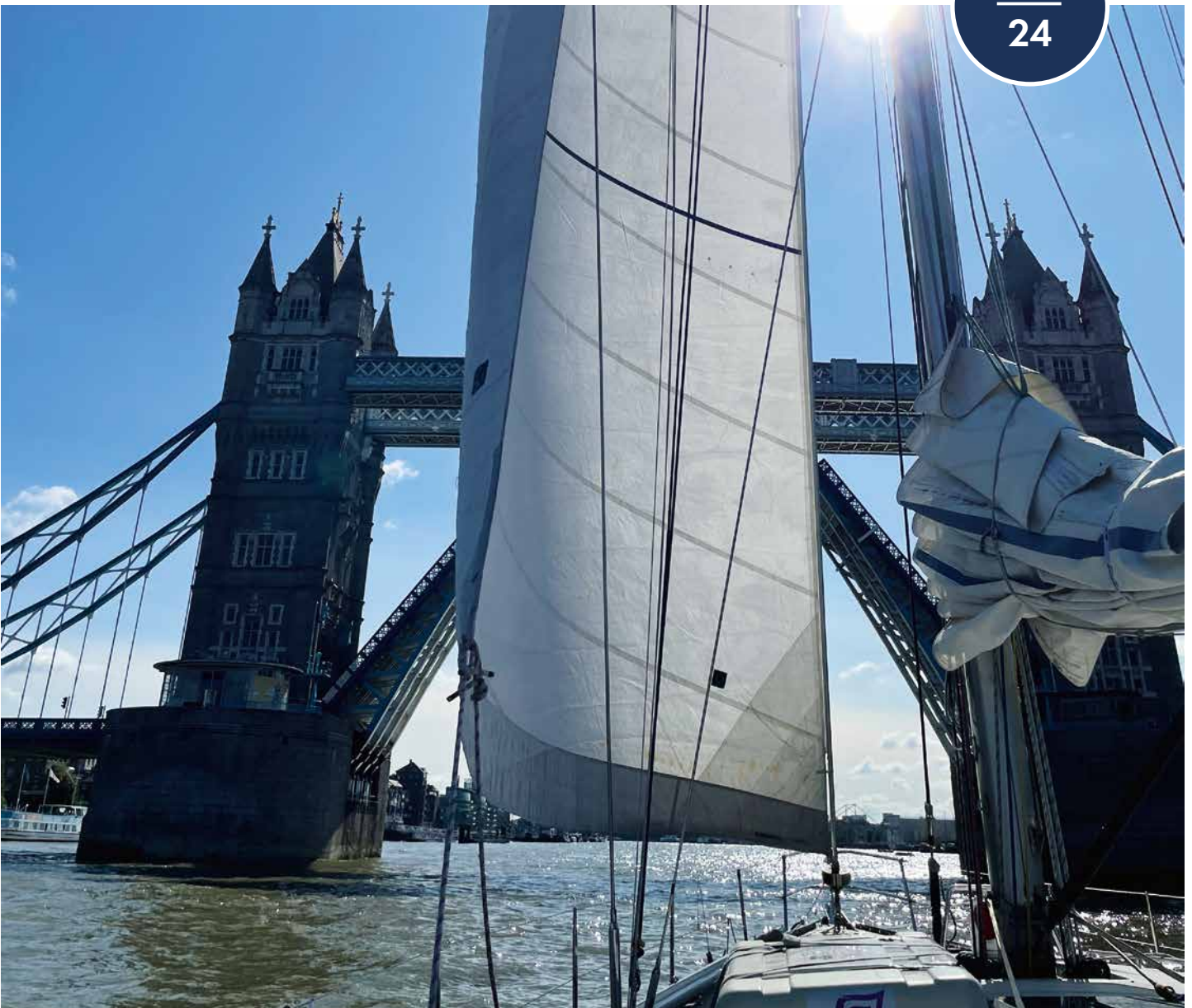


Der *Blaue Peter*

Zeitschrift für Segeln und Segelausbildung • 79. Jahrgang

01
24



Land unter in Glücksburg
Fördewasser in der Halle

Mitgliedertreff in Glücksburg
Wissen, was im DHH läuft

LIEBE SEGLERINNEN UND SEGLER,

Die Sturmflut-Nacht vom 20. auf den 21. Oktober 2023 wird vielen Menschen auch an der deutschen Ostseeküste noch sehr lange in Erinnerung bleiben. Langanhaltende, teils stürmische Winde aus östlichen Richtungen brachten vor allem den betroffenen Gebieten Schleswig-Holsteins schwere Überschwemmungen. In Flensburg wurde ein außergewöhnlicher Wasserstand von 2,27 m gemessen – der höchste seit mehr als 100 Jahren.

Auch die Hanseatische Yachtschule war betroffen: Die Atlantikbrücke schwamm über ihre überfluteten Befestigungspoller auf und brach beim sinkenden Wasserstand, Bootshalle und angrenzende Sozialräume wurden hüfthoch geflutet. Doch diese Nacht brachte neben allem Leid auch Positives hervor: Neben nahezu allen festangestellten Mitarbeitern der HYS eilten auch acht ehrenamtliche Ausbilder herbei, um so viele Schäden wie möglich von Schiffen und Schule abzuwehren und beim Aufräumen zu helfen. Der DHH kann sich sehr glücklich schätzen über dieses Engagement seiner Mitglieder! Aber diese Nacht war auch eine erneute Warnung. Die Zeiten ändern sich, das Klima und die mit ihm einhergehenden Wettererscheinungen werden möglicherweise unberechenbarer. Im Juli 2023 erreichte ein Törn der SY Glücksburg sein Törnziel nicht, weil ein ungewöhnlich starkes und schnelles Sturmtief die vorgesehene Route kreuzte. Ein bisher zum Glück seltenes Ereignis.

Der DHH feiert 2025 sein 100-jähriges Bestehen und macht sich auf den Weg in sein nächstes Jahrhundert. Er wird sich neuen Herausforderungen stellen müssen. Sind Langstrecken-Törns in den Sommermonaten noch mit hinreichender Wahrscheinlichkeit sicher durchführbar? Müssen die Anforderungen an die Crew insgesamt auf diesen Törns erhöht werden? Ist die Flotte den möglicherweise steigenden Herausforderungen gewachsen?

Heute kann man diese Fragen mit einem klaren „Ja“ beantworten. Aber wir sollten alle zusammen jetzt schon darüber nachdenken, wie wir unseren DHH in das neue Jahrhundert weiterentwickeln.

Georg Hilgemann



Foto: Georg Hilgemann

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



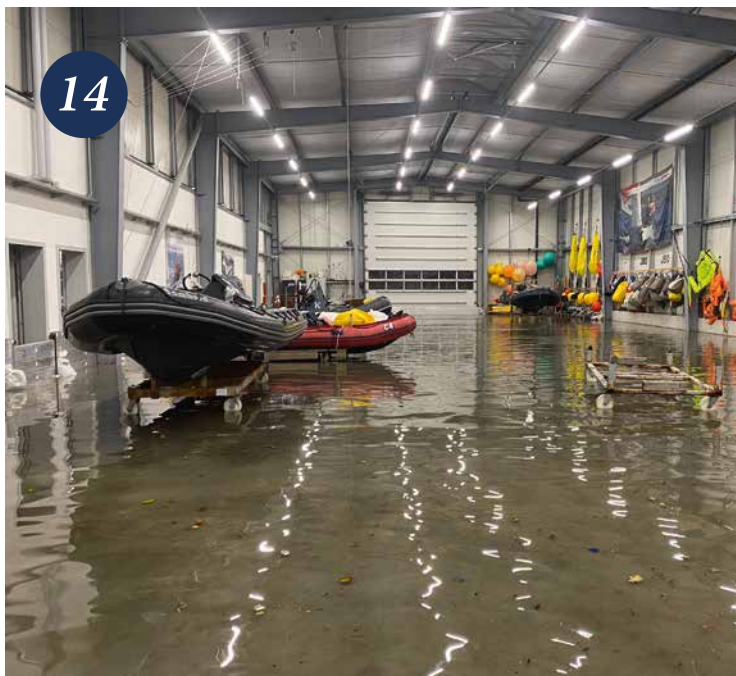
WER KANN HELFEN?

Dieser Teller wurde bei Aufräumarbeiten im Keller der DHH-Geschäftsstelle gefunden: Große Ratlosigkeit bei allen Betrachtern. Hat er überhaupt etwas mit dem DHH zu tun? Ist der Halbkreis in der unteren Mitte eine Art Krängungsmesser oder ein stilisierter Sextant?

Für alle, die zur Aufklärung dieser Fragen etwas beitragen können, mailen bitte ihre Ansichten an schumann@dhh.de. Wir sind sehr gespannt.

Die BP-Redaktion

Foto links: Jan Leon, rechts: Henning Steinbrinker



DHH-INTERN

Ordentliche Mitgliederversammlung 2023	04
--	----



DHH-SCHULEN

HYS: Sturmflut an der Ostseeküste	14
HYS: Mit der „Glücksburg“ von Le Havre nach London	18
CYS: Rückblick und Vorschau auf die Saison 2024	22
CYS: Mit der „Prien“ auf Klassik-Regatta	24



DHH-SERVICE

Familiennachrichten	27
Seglertreffs	28
Zweigstellen	29
Ehrennadeln	36
Informationen, Impressum	42

Titelfoto: Crew der „Glücksburg“

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2023



Der neue Vorstand 2024. Von lks: Christoph Valentin, Florian Hiersemann, Dr. Jan Rutjes, Arvid Graeger, Karoline Otting, Professor Dr. Dr. Tomas Hoffmann

Jedes Jahr ist für die Mitglieder des Deutschen Hochseesportverband HANSA e.V. die Mitgliederversammlung ein besonderer Tag. Dieses Jahr trafen sich 126 Mitglieder mit insgesamt 161 Stimmen am 11. November im aufwendig hergerichteten Speisesaal der HYS in Glücksburg. Das Jahr 2023 ist an der Flensburger Förde wie auch am Chiemsee sehr positiv verlaufen. Buchungstechnisch wie auch von den Abläufen her sind die Schulleiter mit dem Abschluss der Saison hochzufrieden.

In diesem Stimmungsumfeld eröffnete Professor Dr. Dr. Tomas Hoffmann die Versammlung um 10.34 Uhr. Guter Tradition folgend startete er mit dem Gedenken an die seit der letzten Versammlung verstorbenen 62 Mitglieder, unter ihnen auch der langjährige Vorsitzende des Verwaltungsrates, Dr. Christoph Hasche.

Auch, wenn unser Ehrenmitglied Eberhard Wienholt nicht persönlich anwesend sein konnte, ließ es sich der Erste Vorsitzende nicht nehmen, die Begrüßung mit besten Wünschen an ihn und Frau Strelow zu beginnen. Des Weiteren wurden persönlich und namentlich der „längstjährige“ DHH-Vorsitzende Hans-Christian Bentzin, Henning Steinbrinker (ehemaliger Schatzmeister) mit Ehefrau, der ehemalige Geschäftsführer Lutz-Henning Müller und die ehemaligen Gremienmitglieder Dirk Rogge, Tileman Fischer und Christoph Schumann begrüßt.

Highlights des Jahres 2023

Das Jahr 2023 ist an beiden Schulen sehr gut verlaufen und das Kursangebot unter dem DHH-Motto „Richtig segeln lernen“ hat bei alten und neuen Mitgliedern wieder guten Anklang gefunden. Viele Kurse und die meisten Törns waren nach kurzer Zeit ausgebucht. Die Saison verlief ohne Zwischenfälle oder größere Schäden am Bootsmaterial.

Die Erlöse stiegen mit insgesamt 5,5 Mio EUR um 800 tsd. EUR im Vergleich zum Vorjahr, und auch das operative Ergebnis I von 800tsd. EUR beschert dem DHH eine solide Grundlage, um Verbindlichkeiten abzubauen und Investitionen ohne Fremdmittel stemmen zu können.

Leider startete das Jahr 2023 mit einem katastrophalen Wasserschaden in der sowieso schon

anspruchsvoll geplanten Umbauphase des Hansa Hauses am Chiemsee (wir berichteten bereits im Blauen Peter 4/23). Nur durch tatkräftige Unterstützung der Handwerker vor Ort und des gesamten Teams an der CYS war es möglich, den angepeilten Saisonstart doch noch halten zu können.

Zu einem würdigen Abschluss wurde das Einweihungsfest des Hansa Hauses im Juni, bei dem sich sowohl das Wetter wie auch der sanierte Bau bestens präsentierten. Die Baukosten betragen gesamt zirka zwei Mio EUR.

Die Saison war geprägt vom hochmotivierten Stamm der Segellehrer und der gut aufgestellten Verwaltung an der CYS. Leider ändert sich die Situation Ende dieses Jahres: Timo Elfes geht zu dem bekannten Versicherungsmakler Pantaenius. Damit verliert der DHH einen herausragenden Segellehrer, der die Chiem-

Der neue Verwaltungsrat 2024.

Von lks: Dr. Stephan-Andreas Kaulvers, Ulrike Keltsch, Morten Fischer, Joachim Köppelmann, Sophie Haider, Hans-Christoph Stolteis

Fotos: Henning Steinbrinker



see Yachtschule entscheidend geprägt hat. Der DHH wünscht Timo Elfes alles Gute. Gleiches gilt für Erlend Luck, der dem wohlverdienten Ruhestand entgegensieht. Professor Hoffmann bedankte sich herzlich für tolle 13 Jahre.

Damit ist die Personallage allerdings kritisch, so dass jetzt dringend Segellehrer gesucht werden. Entsprechende Anzeigen sind bereits geschaltet. Die Geschäftsstelle ist seit Anfang des Jahres unter der Leitung von Frau Antje Schäfer. Sie hat die Neuorganisation der Aufgabenverteilung mit den Schwerpunkten Finanzbuchhaltung, Mitgliederservice und Marketing schon erfolgreich umgesetzt. Martin König unterstützt seit Juni das FiBu-Team.

Die Hanseatische Yachtschule in Glücksburg wird das aktuelle Jahr mit einem neuen Höchststand an Buchungen abschließen und kann zufrieden auf eine großartige Leistung der gesamten DHH-Crew zurückblicken. Leider musste sich das Team zum Abschluss der Saison noch der großen Herausforderung in Form des Jahrhunderthochwassers im Oktober stellen. Dank einer exzellenten Vorbereitung durch die Mitarbeiter und viele Ehrenamtliche, sowie der Unterstützung der örtlichen Feuerwehr, konnte Schlimmeres verhindert werden.

Zur Personallage an der HYS: Auch hier verlassen uns zwei Segellehrer, Timo Arafa und Fiona

Greger orientieren sich beruflich neu, so dass die Suche nach Ersatz läuft.

In der Verwaltung wird nach 21 Jahren Andreas Schrank unter langanhaltendem Applaus verabschiedet. Seine Kompetenz und sein Einsatz werden fehlen. Der DHH wünscht alles Gute und die Mitglieder würdigten seine Arbeit mit Standing Ovations.

Professor Hoffmann fasste den Überblick der Saison 2023 noch einmal zusammen und stellte fest, dass die Mitarbeiter und die große Anzahl an Ehrenamtlichen sich äußerst engagiert um die Belange des Verbandes kümmern und damit das Fundament des aktuellen Erfolgs darstellen. Das solide Ergebnis ermöglicht weitere Investitionen, so dass über 500tsd. EUR in Photovoltaik

investiert werden können. Die Projekte sind komplex und kompliziert, aber die Schulleiter und der Vorstand werden von Experten begleitet und planen den energetischen Wandel an den Schulen.

Im Ausblick auf 2024 wies der Erste Vorsitzende auf das attraktive Kurs-Programm hin, welches bereits seit vier Wochen online ist und bereits eine gute Buchungslage für die nächste Saison erhoffen lässt.

Abschließend sprach Professor Hoffmann seinen besonderen Dank an die fünf Vorstandskollegen aus, „ohne die er hilflos wäre“. Auch die Unterstützung des Verwaltungsrates war, ist, und bleibt unerlässlich. In diesem Zusammenhang würdigte und gedachte Professor Hoffmann dem verstorbenen Vorsitzenden des Ver-



Georg Hilgemann scheidet aus dem Vorstand aus.



Christoph Valentin ist als neues Vorstandsmitglied gewählt.



**Der Speisesaal
der HYS**

waltungsrats Dr. Christoph Hasche, der bis zwei Tage vor seinem Tod dem Verband und ihm persönlich mit Rat zur Seite stand.

Mit der größten Anerkennung für das Team der Geschäftsstelle und den Teams der Schulen für die Leistungen des Jahres 2023 bedankte sich der 1. Vorsitzende und übergab das Wort an die 2. Vorsitzende Karoline Otting.

Mit den Worten „Die Segelsaison ist zu Ende, die Theoriesaison startet in den Zweigstellen“ leitete Karoline Otting den Bericht über die Zweigstellen des DHH ein.

Personelle Änderungen gab es im Ruhrgebiet, Bonn und Hamburg. Markus Göbel konnte die DHH-Zweigstelle Ruhrgebiet wieder eröffnen, Bonn übernahm Dirk Dettmann, und in Hamburg übernahm Lutz Böhme die Leitung von Corinna Schumann. Leider konnte für den Standort Nürnberg (Rudolf Miehl) kein Nachfolger gefunden werden. Karoline Otting bedankte sich bei Corinna Schumann, Rudolf Miehl und Wolfgang Windolph für die aus-

gezeichnete Arbeit in den vergangenen Jahren und überreichte Präsente zum Abschied.

Es folgte der Bericht der Leitung der Geschäftsstelle. Nach einer kurzen Vorstellung berichtete Antje Schäfer über die Zeit seit dem Beginn ihrer Arbeit für den DHH und gab einen Überblick über die laufenden Projekte.

Die Einarbeitung in die Geschäftsstelle verlief dank der Unterstützung des Vorstands, insbesondere des ersten Vorsitzenden, und des herzlichen Empfangs im Team vor Ort, sowie an den Segelschulen sehr harmonisch und ausführlich.

Nicht nur die Büroräume erstrahlen nach einer Renovierung in neuem Glanz, auch das vor zwei Jahren eingeführte ERP-System hat sich bewährt und trägt maßgeblich zur Effizienz der Arbeitsprozesse bei. Die Geschäftsleitung möchte sich an dieser Stelle für die Unterstützung und das Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bedanken, die dazu beigetragen haben, dass die Umstellung so reibungslos verlief.

Ein weiterer Schritt in die digitale Zukunft war die Umstellung der Zeiterfassung auf eine Online-Erfassung. Dies ermöglicht die Erfassung nach gesetzlichen Vorgaben und ersetzt Papier- und Exzellenzlisten.

Die Personalgewinnung ging ebenfalls neue Wege. Die Schaltung von Stellenanzeigen auf den bekannten Social-Media-Plattformen erwies sich als erfolgreiche Strategie.

**Antje Schäfer,
Leiterin der Geschäftsstelle**

Die eigene Präsenz des DHH auf Social Media wurde durch die Wiederbelebung des Facebook-Accounts und der Einrichtung eines neuen Instagram-Accounts vorangetrieben. Über 50 Posts dokumentieren inzwischen die vielfältigen Aktivitäten und Veranstaltungen des Verbandes, und die Resonanz aus der Follower ist äußerst positiv (*follow us on Instagram [deutscher.hochseesportverband](#)*).

Der DHH setzt seinen Weg in die digitale Zukunft fort, indem ein Dokumentenmanagementsystem eingeführt wird. Diese innovative Lösung wird nicht nur die Verwaltung und Organisation von Dokumenten erleichtern, sondern auch die Effizienz und Transparenz innerhalb der Geschäftsstelle weiter steigern. Ein weiterer Schritt in Richtung Digitalisierung betrifft den Versand der Beitragsrechnungen. Zukünftig erfolgt dieser nicht mehr auf dem herkömmlichen Postweg, sondern elektronisch per E-Mail. Dies nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch um den Mitgliedern eine zeitnahe und unkomplizierte Abwicklung zu ermöglichen.

Als Ausblick für das kommende Jahr wird die Telefonanlage der Geschäftsstelle und der Schulen auf eine Cloud-Lösung umgestellt. Diese Maßnahme wird jedoch eine Änderung der zentralen Telefonnummer zur Folge haben. Das Team der Geschäftsstelle wird rechtzeitig alle Mitglieder über die neuen Kontaktdaten informieren, um eine nahtlose Kommunikation sicherzustellen. Die Leitung der Geschäftsstelle blickt optimistisch auf die bevorstehenden Veränderungen und dankt allen Mitgliedern für ihre Unterstützung und Flexibilität in dieser digitalen Transformation.



Mitgliederversammlung 2023

Ein gelungener Segelsommer: Bericht des Segelschulleiters Michael Wimmer

Die diesjährige Segelsaison war für unsere Segelschule am Chiemsee unter der Leitung von Michael Wimmer ein voller Erfolg. Mit insgesamt 1400 Einzelteilnehmern verzeichnete die CYS eine Rekordbeteiligung, wobei die Opti-Kurse besonders stark nachgefragt waren. Dies unterstreicht nicht nur die Beliebtheit des dortigen Angebots, sondern auch das wachsende Interesse der jungen Generation an dieser faszinierenden Wassersportart. Wie schon von Professor Hoffman erwähnt, gab es erfreulicherweise während der Saison keine größeren Zwischenfälle oder unerwartete Geschehnisse. Dies trug dazu bei, dass die Segelkurse reibungslos verliefen und die Teilnehmer die Freude am Segeln in vollen Zügen genießen konnten.

Ein weiterer Meilenstein war die Aufhebung sämtlicher Corona-Auflagen und Probleme. Endlich konnte man sich wieder ganz auf das konzentrieren, was dem Team am meisten am Herzen liegt: das Segeln. Die Erleichterung war spürbar, und die positive Stimmung trug maßgeblich zum Gelingen der Saison bei.

Die Schulklasseangebote erfreuen sich weiter steigender Beliebtheit, mit gleichzeitig drei parallel gebuchten Klassen, konnten die Zeiten zwischen den Schulferien ausgefüllt werden. Die



Schulleiter Michael Wimmer und Jochen Kopf berichten über die abgelaufene Saison

hohe Nachfrage bedingt, dass bereits die Termine für 2026 fast ausgebucht sind.

Der Höhepunkt der Saison war zweifelsohne die Einweihungsfeier des Hansa Hauses. Die Erkenntnis, dass sich der Aufwand und die Kosten gelohnt haben, spiegelte sich in der positiven Resonanz der Mitglieder wider.

Auch im Bayern Haus wird weiter investiert, geplant sind neue Böden und Heizungen für den kommenden Winter. Ziel ist es, auch dieses Haus auf den neuesten Stand zu bringen, um den Mitgliedern stets einen modernen und komfortablen Aufenthaltsort zu bieten.

Die moderne Flotte wird weiterhin instand gehalten, um ein sicheres und hochwertiges Segelerlebnis zu gewährleisten. Besonders erfreulich ist die hohe Nachfrage nach Damen-

Segelkursen, die dazu führte, dass neben der Ladies Sailing Week für Einsteigerinnen und Fortgeschrittene auch ein spezieller Frauen-Führerschein-Kurs angeboten wird.

Abschließend regte Michel Wimmer an, dass gerne auch die Mitglieder bei der Suche nach potentiellen Segellehrern helfen mögen und verweist auf die Stellenausschreibungen im Internet (*siehe Homepage des DHH*).

Bericht von Jochen Kopf, Schulleitung Hanseatische Yachtschule Glücksburg, über eine erfolgreiche Segelsaison

Die diesjährige Segelsaison war für die HYS unter der Leitung von Jochen Kopf ebenfalls äußerst erfolgreich. Besonders hervorzuheben

Fotos: Henning Steinbrinker



Andreas Schrank, Timo Elfes und Erlend Luck werden von Jochen Kopf, Michael Wimmer und Professor Hoffmann verabschiedet.



Professor Hoffmann im Gespräch mit seinem Vorgänger Hans Bentzin und dem ehemaligen DHH-Geschäftsführer Lutz-Henning Müller

ist die großartige Unterstützung der ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer, ohne die so eine Saison gar nicht vorstellbar wäre. Mit insgesamt 300 ehrenamtlichen Ausbildern, die sich in über 600 Einsätzen engagierten, konnte die Stammcrew auf tatkräftige Unterstützung zählen. Ohne ehrenamtliche Helfer wäre der reibungslose Ablauf der Veranstaltungen und Kurse nicht möglich.

Ein besonderer Erfolg war der weiter steigende Zulauf bei den Ladies-Kursen. Die kontinuierlich wachsende Teilnehmerzahl zeigt, dass das Interesse der Damen am Segelsport groß ist. Ebenfalls positiv aufgenommen wurde die Einführung der neuen Jollenklasse RS500. Die Sportlichkeit und die positive Resonanz der Teilnehmer machen diese Klasse zu einer Bereicherung im Ausbildungsprogramm.

Auch die Sonderveranstaltungen (Firmenveranstaltungen) gewinnen nach einer Corona-Pause wieder an Bedeutung und dienen als wichtige

Multiplikator--Veranstaltungen, um die Begeisterung für das Segeln weiterzutragen.

Ein Thema, das Jochen Kopf in diesem Jahr besonders beschäftigt hat, ist das Personal. Bereits erwähnt wurde die Verabschiedung von Timo und Fiona als Segellehrer. Im Büro hat sich Antje Hagen verabschiedet, Johanna Dippon geht in den Mutterschutz und Andreas Schrank in den Ruhestand. Positiv zu berichten ist, dass Tom Wanner von Teilzeit auf Vollzeit umstellt und eine neue Mitarbeiterin zum Jahresanfang gewonnen werden konnte. Eine Erleichterung für die Schulleitung ist die Ernennung von Michael Dreyer zum stellvertretenden Schulleiter.

Auch Jochen Kopf betonte die Dringlichkeit der Suche nach qualifizierten Segellehrern und appellierte an alle Anwesenden, Werbung für diese spannende Tätigkeit zu machen.

Als Neuerungen an der Schule in Glücksburg wurde die Grillhütte, der Pizzaofen, ein digitales

schwarzes Brett und die Ladesäule für E-Autos vorgestellt.

Der Ausblick auf das Jahr 2024 verspricht ein tolles Törnprogramm. Die Ausbildung der Ausbilder wird weiter ausgebaut, und die ersten Etappen der Törns sind für die Ausbildung der Ehrenamtlichen vorgesehen.

Abschließend dankte Jochen Kopf allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich, insbesondere all denen, die beim Aufräumen nach dem Hochwasser ihre Hilfe angeboten und tatkräftig geholfen haben.

Finanzbericht und Entlastung

Der Schatzmeister präsentierte die detaillierten Zahlen der Jahresabschlüsse 2021 und 2022. Die Prüfung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Schomerus ergab keinerlei Beanstandungen. Die Mitglieder stimmten einstimmig für die Entlastung des Vorstands und des Verwaltungsrates.

Wahlen

Der Vorsitzende eröffnete den formellen Teil der Sitzung und bestätigte die Beschlussfähigkeit mit 161 Stimmen.

Dem unter TOP 5 aufgeführten Vorschlag des Vorstands und des Verwaltungsrats die Mitgliedsbeiträge unverändert zu lassen, wurde einstimmig mit einer Enthaltung zugestimmt.



Der Vorsitzende des Verwaltungsrats Dr. Stephan Kaulvers mit Ulrike Keltsch




Stellvertreter Joachim Köppelmann mit Sophie Haider

Mitgliederversammlung 2023

Schlusswort

Die Mitgliederversammlung endete mit herzlichen Dankesworten an alle, die in vielfältiger Weise zum Erfolg des heutigen Tages und der vergangenen Saison des DHH beigetragen haben.

Der Termin für die Mitgliederversammlung 2024 steht noch nicht fest, wird aber wie gewohnt im Blauen Peter veröffentlicht. 

Antje Schäfer

Professor Hoffmann leitet die Wahl zum Vorstand mit der Verabschiedung und Würdigung der Vorstandstätigkeit von Georg Hilgemann ein, der auf eigenen Wunsch den Vorstand verlässt. Sein DHH-Wissen und seine seglerische Kompetenz bleiben dem DHH hoffentlich erhalten.

Nach einer kurzen persönlichen Vorstellung wurde Christoph Valentin als neues Vorstandsmitglied gewählt, während die Positionen von Ulrike Keltsch und Sophie Haider (bisher kooptiert) im Verwaltungsrat bestätigt wurden. Der 1. Vorsitzende beglückwünschte alle gewählten Mitglieder und freut sich auf die gemeinsame Arbeit.

Die anstehenden Wahlen für den Ältestenrat und die Wahl zum Rechnungsprüfer wurden per Akklamation durchgeführt, und nachdem sich alle Funktionsträger bereit erklärt hatten, für eine weitere Amtszeit zur Verfügung zu stehen, wurden sie einstimmig gewählt. Professor Hoffmann freute sich über die Bestätigung von Frau Wiese, Herrn Till und Herrn Gossmann.

Am 31.12.2023 endet die Amtszeit von Herrn Karsten Henning. Herr Henning kandidiert nicht erneut. Der Ältestenrat möchte die Anzahl der Sitze für das Jahr 2024 bei vier Mitgliedern belassen. Die Mitgliederversammlung stimmt diesem Antrag zu.

Frau Knopp wird vom Verwaltungsrat zur Wiederwahl vorgeschlagen und einstimmig von der Mitgliederversammlung bestätigt.

Aus dem Kreis der Mitglieder kam der Wunsch, über die zukünftigen Vakanzen im Vorstand früher informiert zu werden. Diesen Wunsch nahm Professor Hoffmann dankend auf und appellierte an die Mitglieder sich rechtzeitig Gedanken darüber zu machen, wer insbesondere im Jahre 2025, in dem sehr viele Amtszeiten enden, (wieder) kandidieren möchte. Insbesondere bat er auch um Vorschläge für die Nachfolge seiner Position.

Satzungsänderungen und Ausblick

Eine vorgeschlagene Satzungsänderung wurde nach eingehender Diskussion und einhelliger

Meinung von Vorstand und Verwaltungsrat zurückgezogen.

Ein Ausblick in die Zukunft verspricht spannende Vorbereitungen zum bevorstehenden 100-jährigen Jubiläum des DHH im Jahr 2025. Der Fokus der Investitionen soll in den kommenden Jahren auf der Flotte, insbesondere der Hochseeflotte, liegen. Für die Messe „boot“ in Düsseldorf ist der bewährte DHH-Abend geplant.

AMTSZEITEN DER DHH-FUNKTIONSTRÄGER

Gültig ab Jan. 2024

Die erste Zahl gibt das jeweilige erste Jahr im jetzigen Amt an, die zweite Zahl das jeweilige Ende der laufenden Amtsperiode.

		ANFANG 1.1.	ENDE 31.12.
VORSTAND			
Professor Dr. Dr. Tomas F. Hoffmann	1. Vorsitzender	2022	2025
Karoline Otting	2. Vorsitzende	2022	2025
Florian Hiersemann	Schatzmeister	2022	2025
Dr. Jan Rutjes	Beisitzer	2022	2025
Christoph Valentin	Beisitzer	2024	2027
Arvid Graeger	Beisitzer	2018	2025
VERWALTUNGSRAT			
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers	Vorsitzender	2017	2025
Joachim Köppelmann	Stellvertreter	2022	2025
Sophie Haider		2023	2027
Ulrike Keltsch		2016	2027
Morten Fischer		2022	2025
Hans-Christoph Stolleis		2022	2025
Henning Dehler (kooptiert seit 4.9.2023)		2023	2026
ÄLTESTENRAT			
Rainer Gossmann		2005	2027
Uwe Till		2012	2027
Rita Wiese		2016	2027
Sören Tischer		2022	2025
RECHNUNGSPRÜFER			
Hedwig Knopp		2012	2027
Andreas Rose		2014	2025

13. November 2023 /AS

BERICHT ÜBER DIE PRÜFUNG DER JAHRESABSCHLÜSSE

zum 31. Dezember 2021 und 31. Dezember 2022
des Deutschen Hochseesportverband "Hansa" e.V. Hamburg

ANALYSE DER VERMÖGENS- UND ERTRAGSLAGE

I. ERTRAGSLAGE

	2022	2021
	T€	T€
Erträge	5.779	4.977
Personalaufwand	-2.110	-1.837
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.542	-1.971
Abschreibungen	-514	-509
Betriebsergebnis	613	660
Ertragssteuern	-17	-15
Jahresergebnis	596	645

Erträge	2022	2021
	T€	T€
Erlöse aus Lehrgangsgebühren	3.973	3.182
Mitgliedsbeiträge	1.181	1.177
Im Geschäftsjahr insgesamt vereinnahmte Spenden	875	488
Erträge aus der Auflösung des Postens "Längerfristig gebundene Spenden und spendenähnliche Zuschüsse"	239	220
Einnahmen der Zweigstellen	113	142
Einnahmen wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb	92	99
Einnahmen Vermögensverwaltung	68	63
Einstellung in den Posten "Längerfristig gebundene Spenden"	-160	-147
Einstellung in den Posten "Noch nicht satzungsgemäß verwendete Spenden"	-704	-336
Gewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	7
Sonstige Einnahmen	102	82
	5.779	4.977

PRÜFER:

Hamburger
Treuhand
Gesellschaft
Schomerus
& Partner mbB,
Wirtschafts-
prüfungsgesellschaft



Im Jahr 2022 wurden Spenden von 160 T€ (Vorjahr: T€ 147) dem Sonderposten „Längerfristig gebundene Spenden“ zugeführt. Dies betrifft im Wesentlichen die Sanierung des Hansa-Hauses am Chiemsee. Der Sonderposten wird erfolgswirksam analog zur jeweiligen Nutzungsdauer aufgelöst.

Es wurden Spenden in Höhe von 704 T€ (Vorjahr: 336 T€) dem Sonderposten „Noch nicht satzungsgemäß verwendete Spenden und spendenähnliche Zuschüsse“ zugeführt. Diese Mittel

resultieren aus einem hohen Spendenaufkommen und sollen für zukünftige satzungsgemäße Zwecke eingesetzt werden. Die verbleibenden Spenden i.H.v. 11 T€ wurden zur Deckung des laufenden Aufwands verwendet.

Die ertragswirksame Auflösung des Postens „Noch nicht verbrauchte Spendenmittel und spendenähnliche Zuschüsse“ erfolgt korrespondierend zu den Abschreibungen. Der Anteil des Postens, der für den Bau der Bootshalle in Glücksburg gebildet wurde, wird über 40 Jahre

abgeschrieben. Der übrige Teil für die Erneuerung der Schiffsflotte sowie weitere Ausstattungsgegenstände für die Bootshalle werden in Abhängigkeit von den Nutzungsdauern der einzelnen Vermögensgegenstände über ein bis zehn Jahre erfolgswirksam abgeschrieben.

Der Anstieg der Erträge aus Lehrgangsgebühren ist auf die coronabedingten Kursabsagen im Vorjahr zurückzuführen. Im Jahr 2022 konnte die Anzahl der Lehrgänge wieder auf das Niveau vor Corona gesteigert werden.

Die Mitgliedsbeiträge befinden sich auf Vorjahresniveau.

Auch der Mitgliederbestand zählte fast unverändert 15.842 Mitglieder (2021: 15.769 Mitglieder).

Personalaufwand	2022	2021
	T€	T€
Löhne und Gehälter		
Stammpersonal	1.798	1.586
Segelausbilder Saison	292	235
Übrige Saisonbeschäftigte	20	16
	<u>2.110</u>	<u>1.837</u>

Der Anstieg der Aufwendungen für das Stammpersonal sowie der Segelausbilder Saison ist auf den coronabedingten Teilausfall von Lehrgängen im Vorjahr zurückzuführen. Erst ab dem Geschäftsjahr 2022 konnten die Kurse wieder vollumfänglich angeboten werden.

Sonstige betriebliche Aufwendungen	2022	2021
	T€	T€
Verpflegung/Haushalt/Wäsche	509	411
Betrieb der Infrastruktur	417	326
Nicht anrechenbare Vorsteuer	270	194
Instandhaltung Infrastruktur	264	53
Betrieb der Verwaltung	220	207
Versicherungen/Beiträge	192	159
Betrieb der Flotte	166	129
Werbung/Information	151	148
Instandhaltung der Flotte	144	149
Zinsen/Bankgebühren/Neutrales	63	69
Kosten der Ausbildung	52	50
Rechts- und Beratungskosten	54	42
Reisen/Repräsentation	34	22
Charter	0	3
Sonstige	6	9
	<u>2.542</u>	<u>1.971</u>

Der Anstieg der Aufwendungen für den Betrieb der Infrastruktur resultiert aus dem gestiegenen Aufwand für Gebäudereinigung sowie gestiegenen Energiekosten durch die erhöhte Anzahl von Lehrgängen im Geschäftsjahr.

Die Zunahme der Aufwendungen für Verpflegung/Haushalt/Wäsche steht im Zusammenhang mit der gestiegenen Anzahl an Kursteilnehmern.

Die Erhöhung der Aufwendungen für nicht anrechenbare Vorsteuer resultiert aus den gegenüber dem Vorjahr insgesamt angefallenen gestiegenen Sachkosten.

Der Anstieg der Aufwendungen für die Instandhaltung der Infrastruktur resultiert aus größeren Sanierungsmaßnahmen, insbesondere von durchgeführten Fliesenarbeiten an der Chiemsee-Yachtschule.

II. VERMÖGENSLAGE

Vermögensstruktur	2022	2021
	T€	T€
Langfristig gebundenes Vermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	6
Sachanlagen	6.998	6.665
Finanzanlagen	51	51
	<u>7.049</u>	<u>6.722</u>
Kurzfristig gebundenes Vermögen		
Vorräte	16	22
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	102	63
Sonstige Vermögensgegenstände	1.016	849
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	28	13
	<u>1.162</u>	<u>947</u>
Liquide Mittel	<u>2.650</u>	<u>2.041</u>
Gesamtvermögen	<u>10.861</u>	<u>9.710</u>

Kapitalstruktur	2022	2021
	T€	T€
Bilanzanalytisches Eigenkapital		
Vereinsvermögen	3.022	2.427
Noch nicht verbrauchte Spendenmittel und spendenähnliche Zuschüsse	4.770	4.146
	<u>7.792</u>	<u>6.573</u>
Langfristiges Fremdkapital		
Pensionsrückstellungen	0	3
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	654	809
	<u>654</u>	<u>812</u>
Mittelfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	<u>651</u>	<u>727</u>
Kurzfristiges Fremdkapital		
Steuerrückstellungen	30	16
Sonstige Rückstellungen	89	73
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	230	230
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	92	158
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	62	105
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	1.261	1.016
	<u>1.764</u>	<u>1.597</u>
Gesamtkapital	<u>10.861</u>	<u>9.710</u>

Gewinn- und Verlustrechnung		2022	2021
		T€	T€
1. Erträge			
	a. Im Geschäftsjahr insgesamt vereinnahmte Spenden	875	488
	b. Einstellung in den Posten "Längerfristig gebundene Spenden"	-160	-147
	c. Einstellung in den Posten "Noch nicht satzungsgemäß verwendete Spenden"	-704	-336
	d. Erträge aus der Auflösung des Postens "Längerfristig gebundene Spenden und spendenähnliche Zuschüsse"	240	220
	e. Erlöse aus Lehrgangsgebühren	3.973	3.182
	f. Mitgliedsbeiträge	1.181	1.177
	g. Einnahmen der Zweigstellen	113	142
	h. Sonstige Einnahmen	100	82
	i. Einnahmen Vermögensverwaltung	68	63
	j. Einnahmen wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb	92	99
	k. Gewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	7
		<u>5.779</u>	<u>4.977</u>
2. Personalaufwand	Löhne und Gehälter	-2.110	-1.837
3. Abschreibungen		-514	-509
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
	a. Betrieb der Infrastruktur	-417	-326
	b. Betrieb der Verwaltung	-220	-207
	c. Betrieb der Flotte	-166	-129
	d. Instandhaltung Infrastruktur	-264	-53
	e. Instandhaltung der Flotte	-144	-149
	f. Charter	0	-3
	g. Versicherungen/Beiträge	-192	-159
	h. Werbung/Information	-151	-148
	i. Reisen/Repräsentation	-34	-22
	j. Kosten der Ausbildung	-52	-50
	k. Verpflegung/Haushalt/Wäsche	-509	-411
	l. Rechts- und Beratungskosten	-53	-42
	m. Zinsen/Bankgebühren/Neutrales	-63	-69
	n. Nicht anrechenbare Vorsteuer	-270	-194
	o. Sonstige	-7	-9
		<u>-2.542</u>	<u>-1.971</u>
5. Betriebsergebnis		613	660
6. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag / erstattete Steuern vom Einkommen und Ertrag		-17	-15
7. Jahresüberschuss		<u>596</u>	<u>645</u>
8. Einstellungen in das Vereinsvermögen		-596	-645
9. Bilanzergebnis		<u>0</u>	<u>0</u>

Vorstand und Verwaltungsrat danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer DHH-Geschäftsstelle in Hamburg für die akkurate Vorbereitung und Durchführung der beiden Jahresabschlussprüfungen.



Die Schotten der Halle laufen über in der Nacht der Sturmflut



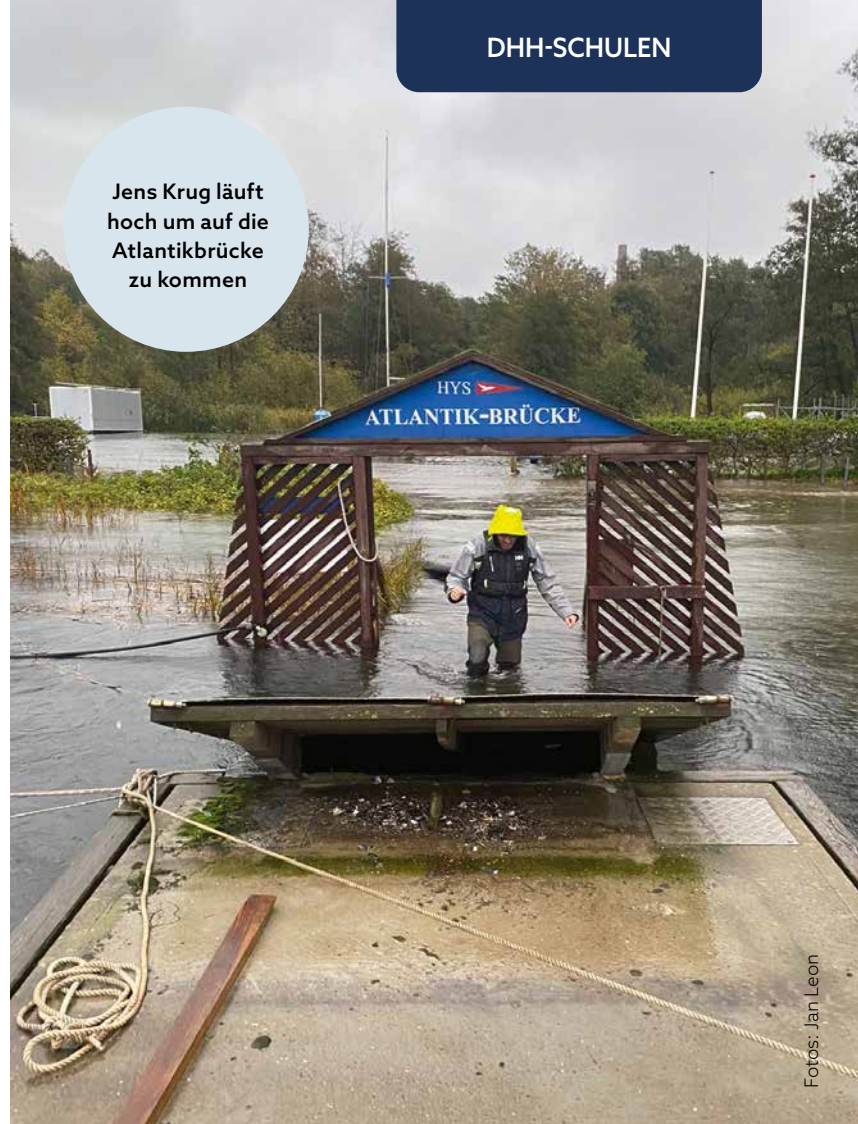
Zusätzliche Sicherungen im Anbau der Bootshalle

AUS DEM OSTEN KAMEN DIE WASSERMASSEN

Flensburg, Rum-Stadt an der nördlichsten deutschen Förde, Grenzstadt an der dänischen Grenze und gemütliche Hafenstadt mit Traditionsschiffen. Aber orkangebeutelter Ort mit Sturmfluten jenseits der Zweimeter-Flutmarke mit zerstörerischen Auswirkungen? Nein, da hat sich Flensburg vor allem auch durch die Ost-Ausrichtung der Förde in den letzten hundert Jahren nun wahrlich keinen Namen gemacht.

Jens Krug läuft hoch um auf die Atlantikbrücke zu kommen

Wasser in der Bootshalle in der Nacht der Sturmflut



Fotos: Jan Leon

Anders im Oktober 2023. Die Helfer der Hanseatischen Yachtschule, nur fünf Seemeilen von Flensburg entfernt, erinnern sich nach Ende aller Schrecken:

Ereignisreiche und sehr arbeitsintensive Tage liegen hinter uns. Eine Sturmflut, der wir am Wochenende (20.-22.10.2023) ausgesetzt waren, war für uns alle unvorstellbar und hat uns mit voller Wucht und Intensität getroffen.

Bereits eine Woche zuvor hatten wir die ersten Hinweise darauf erhalten, dass uns eine heftige Sturmflut bevorsteht. Anfangs waren die einzelnen Vorhersagemodelle noch recht unterschiedlich. Bei unseren Vorbereitungen haben wir uns aber immer an den Vorhersagen mit den höchsten Wasserständen orientiert.

Besonders auffällig war, dass unsere dänischen Nachbarn bereits Mitte der Woche Pegelstände von deutlich über zwei Metern über Normalhöhennull (2 m ü.NHN) vorhergesagt hatten, während das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bis zuletzt bei höchstens 1,90 m ü.NHN lagen.



Bei Pegelständen über 2,20 m ü.NHN würden wir Probleme mit der Höhe unserer Leitpfähle an den Schwimmstegen bekommen. Deshalb haben wir diese zusätzlich noch mit Leinen gesichert. Ebenfalls versuchten wir, unsere Yachtflotte, die sich noch im Wasser befand, teilweise in den Hafen Sonwik bei Flensburg-Mürwik zu verlegen. Dies war allerdings aus Kapazitätsgründen nicht mehr möglich. Daraufhin verholten wir die Yachten an unsere Schwimmstege und sicherten sie dort mehrfach und fenderten sie zusätzlich ab. Die Kleinboote wurden an der Ostseebrücke festgemacht und ihre Leinen gegen Lösen von den Pfählen gesichert.

Parallel dazu mussten Bootshalle, Anbau, Tanklager und das Hafengelände vorbereitet

werden. Die Schotten der Bootshalle wurden eingebaut. Schon öfter waren sie eingebaut worden, allerdings immer nur als Vorsichtsmaßnahme. Aufgrund des vorhergesagten Pegelstands, verbunden mit einer Flutungsgefahr wurden die innenliegenden Räume zusätzlich noch mit eingeklebten Holzplatten geschützt. Nachdem alle erdenklichen Vorbereitungen abgeschlossen waren, galt es ab Donnerstagmittag durchgehend, die Leinen der im Hafen liegenden Boote und Yachten zu kontrollieren und entsprechend dicht zu holen oder zu fieren. In Abständen von drei Stunden wurde rund um die Uhr kontrolliert und entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Nach zwei äußerst intensiven Tagen der Vorbereitung begann das Einsetzen der Sturmflut am Donnerstag (19.10.2023). In der ersten Nacht von Donnerstag auf Freitag pendelte sich der Pegel erst einmal bei 1,50 bis 1,60 Metern ein. Dies war noch absolut unproblematisch. Die Bodenkante der Bootshalle liegt 1,65 m ü.NHN. Sie kann bis zu einer Wasserhöhe von 2,05 Metern (ü.NHN) abgeschottet werden, der Anbau darüber hinaus bis zu 2,30 Metern (ü.NHN).

Bereits in der ersten Phase der Sturmflut war der Pegel durchweg höher als die Vorhersagen des BSH. Es war absehbar, dass der Pegel deutlich über 2,10 Meter (ü.NHN) steigen würde. In Bezug auf die Bootshalle konnten wir dann auch erstmal nichts weiter machen als abzuwarten, bis das Wasser den Hallenboden erreicht hatte.

Auf Grund der sich zuspitzenden Hochwasserlage in Verbindung mit vorhergesagten Wellenhöhen von knapp drei Metern in der Außenförde bestand die Gefahr einer teilweisen Überflutung der nördlichen Halbinsel Holnis sowie der Ortsteile Schausende und Schwennau. Deshalb entschied der Glücksburger Krisenstab um 14 Uhr, die Anwohner von Holnis und Schausende auf eine Evaku-



Jochen Kopf trockenem Fußes dank Opti

ierung vorzubereiten und eine Notunterkunft einzurichten. Da unsere Schule über 150 freie Betten verfügte, wurde der Stadt Glücksburg die HYS sowohl als Notunterkunft als auch zur Verpflegung der Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehr Glücksburg, angeboten. Innerhalb kürzester Zeit trafen weitere Mitarbeiter der Küche an der HYS ein und haben die Zimmer sowie die Mahlzeiten vorbereitet und für das Wohl der Mitarbeiter, Helfer und Einsatzkräfte gesorgt.

Gegen 16Uhr hatte der Pegel dann die für unsere Halle kritische Marke von 1,65 Metern überschritten, und schnell zeigte sich leider, dass die Schotten baulich bedingt dem Wasserdruck nicht standhielten. Umgehend versuchten wir, die undichten Stellen mit Bauschaum abzudichten. Leider gelang dies nicht überall, weshalb sich durchgehend kleinere Wassermengen den Weg in Bootshalle und Anbau bahnten. Unermüdlich und mit sehr viel Improvisation wurden die eindringenden Wassermassen aufgenommen und beseitigt, zusätzlich Pumpen installiert, die den Raum zwischen Schotten und Türen leergepumpt haben. Diese sehr aufwändigen und kräftezeh-

renden Maßnahmen mussten über mehrere Stunden durchgeführt werden.

Gegen 20 Uhr erreichte der Wasserstand die Höhe der obersten Schotten und begann, die Bootshalle zu überfluten. Der Anbau wurde weiterhin trocken gehalten, bis wir gegen Mitternacht eindringendes Wasser an mehreren Stellen an der gesamten Fassade feststellen mussten.

Aus Sicherheitsgründen und Gefahr von elektrischen Stromübergängen wurde entschieden, alle Maßnahmen abzubrechen, die Sicherungen abzuschalten und das Gebäude zu verlassen. Der Frust, nach stundenlangem Kampf gegen die Wassermassen, aufgeben zu müssen, war riesig. Um halb zwei konnten wir dann bei einem maximalen Pegel von 2,27 Metern (ü.NHN) endlich ein Fallen des Wasserstandes feststellen. Dabei hat sich im Bootshafen die Atlantikbrücke leider oben auf den Leitpfählen verhakt und ist dadurch zu Bruch gegangen. Auch mussten durch das Fallen des Wasserstands erneut die aufwändigen Leinenarbeiten an den Booten und Yachten durchgeführt werden.

Die Schotten in der Halle konnten sukzessive entfernt werden, so dass das Wasser schnellstmöglich wieder aus der Halle abfließen konnte. Leider verblieben noch große Wassermengen in der Halle und im Anbau. Am Samstagmorgen rückte deshalb die Freiwillige Feuerwehr Glücksburg an. Gemeinsam konnten die übriggebliebenen Wassermassen herausgedrückt werden.

Trotz mehrerer Dammbüche im Bereich Holnis konnte auf eine Zwangsevakuierung glücklicherweise verzichtet werden.

Im Laufe des Samstags trafen immer mehr Helfer an der HYS ein. Ehrenamtliche als auch teilweise Mitarbeiter aus befreundeten Fami-

Feuerwehr zum Wasserpumpen in der Bootshalle, am Tag nach der Sturmflut



Foto: Jochen Kopf



Foto: Sören Tischer

Atlantikbrücke
am Tag
danach

lien stellten schnellstmöglich den Normalzustand wieder her. Die Schäden und Maßnahmen im Bereich der Bootshalle werden nun Fachleute der Baufirma bewerten müssen.

Zusammengefasst kamen wir im Vergleich zu anderen Häfen und Regionen sehr glimpflich davon. Dies hat sicherlich damit zu tun, dass wir glücklicherweise kaum Welleneinwirkung

auf unseren Hafbereich hatten. Zum anderen aber auch auf Grund der richtigen Präventivmaßnahmen sowie die unermüdlichen gemeinsamen Anstrengungen im Kampf gegen die Wassermassen während der Flut.

Über 100 Jahre ist es her, dass die Flensburger Förde von einer ähnlich hohen Sturmflut heimgesucht wurde. Es ist gut zu wissen,

dass es an und um die HYS dankenswerterweise Fachleute gibt, die immer bereit sind, im Ernstfall die Ärmel hoch zu krempeln, um solchen Launen der Natur bestmöglich und entschieden entgegen zu treten. Auf das Team ist Verlass!

 Jochen Kopf



Nach dem Festmachen beim Sundowner
vor der Tower Bridge

AB DURCH DIE BRÜCKE

Mit der „Glücksburg“ von Le Havre nach London und zurück –

Starke Strömungen, hohe Verkehrsdichte und eine ganz besondere Brückendurchfahrt machen diesen zweiwöchigen Törn zu einem außergewöhnlichen Abenteuer.

Wie oft kann man im Leben wohl einen nautischen Meilenstein setzen? Für die Crew des Ausbildungstörns auf dem DHH-Flaggschiff „Glücksburg“ von Le Havre nach London und zurück hieß es im August 2023: „Heiß auf die Genua“ und ab durch die Brücke! Aber der Reihe nach ...

Schiffsführer Jens und Schiffsführerassistent Michael erwarten uns an einem heißen Spätsommer-Sonntag im Port de Plaisance in Le Havre mit französischen Leckereien und Wein. Neben Jens und Michael besteht unsere Crew aus zwei Frauen und drei Männern: Katrin, Daniela, Moritz, Dimitri und Reinhard. Solide Kenntnisse im Seesegeln wurden in der Törnbeschreibung gefordert, und die können wir alle vorweisen, als

SSS- und SHSler sowie zwei SSS-Anwärter, die das Seegebiet der Übungskarte nun in der Praxis erkunden wollen, mit der hohen Verkehrsdichte, den starken Strömungen und beeindruckenden Tiden.

Beim Essen tauschen wir unsere Vorstellungen und Wünsche aus, verteilen die Kojen und die Rollen für die nächsten beiden Wochen und einigen uns auf einen überlappenden Backschafterplan (mit von uns liebevoll Junior- und Senior-Backschafter getauften Rollen). Vor allem die zwei DHH-Neulinge werden unter die Fittiche genommen. Wichtigste Lektion: Die „Glücksburg“ ist „unser“ Schiff – zumindest zu einem Sechzehntausendstel.

Der Montag beginnt mit einer ausufernden Bordkassen-Diskussion (und einigen elektronischen Startschwierigkeiten). Nach dem Einkaufen und Stauen der Vorräte folgt die Sicherheitseinweisung durch Schiffsführer Jens, und dabei zeigt sich nicht zum ersten Mal die Kompetenz der Crew: Wir haben tausend Fachfragen zu Bilgenpumpen, Seenotsignalmitteln oder den Rettungsinseln. Und wo ist eigentlich der Sextant versteckt?

Da es spät geworden ist, verschieben wir die Abfahrt auf den nächsten Tag: Das Ziel für den Dienstagmorgen ist „7, 8, 9“: Also 7 Uhr aufstehen, 8 Uhr Frühstück, 9 Uhr seeklar sein. Aber noch dauert alles etwas länger. Der Backschafterplan jedenfalls funktioniert und der Crew wird

ein fantastisches Frühstück serviert. Vor dem Ablegen müssen wir erst noch „den Wohnwagen zum Schiff umbauen“, wie Jens es nennt.

Dann treffen wir uns unter Deck zur Routenplanung und beugen uns über die Seekarte. Zwei Optionen bietet dieser erste Segelschlag: Entweder in der Nähe der französischen Küste zu bleiben und am Abend beispielsweise Honfleur in der Mündung der Seine anzulaufen – oder direkt den Englischen Kanal zu überqueren. Wir wollen das erst nach einigen ersten Boje-über-Bord-Manövern final entscheiden.

Katrin macht am Ruder den Anfang und gegen Mittag legen wir reibungslos in Le Havre ab. Michael und Jens fahren jeweils ein unterschiedliches POB-Manöver (mit der sogenannten Schulbuch-Variante; Schiffsführer Jens zeigt auch das „realitätsnähere“ Manöver mit dem Jonbuoy-Rettungssystem) und dann heißt es: Heiß auf! Wir setzen das Groß und die G 3, die kleine Genua. Die Crew ist sich einig, direkt Richtung England segeln zu wollen, und so starten wir, ambitioniert wie wir sind, gleich am 1. Segeltag in einen Wachplan mit zwei wechselnden Wachschichten à vier Stunden. Von nun an geht es immer am Nullmeridian entlang Richtung Norden, vorbei am westlichen Ende des VTG. Unser Ziel: Brighton. „Toi, toi, toi“, wie Jens sagen würde.

Unsere X-612 ist ein komplexes Boot, aber die Crew ist hochmotiviert und unterstützend und jeder hat Lust anzupacken. Jens entwickelt schnell Vertrauen in uns und lässt uns eigene Entscheidungen treffen (beziehungsweise merkt an: „Kannst du so machen, wird dann aber scheiße“).

Zwischenzeitlich schläft der Wind entgegen den Vorhersagen ein und der Motor muss helfen. Pünktlich zum Sonnenuntergang sind die Stirnlampen einsatzbereit. Leise knistert das Funkgerät, gelegentlich piepst der Alarm des AIS, wenn wir einem der Riesenpötte zu nahe kommen. Die Wachführer Moritz und Michael kümmern sich um die Navigation, führen Logbuch und tragen regelmäßig unsere Position in die Seekarte ein.

Nachts um 2 Uhr entscheiden wir uns für eine Planänderung – das Wachsystem funktioniert gut, wir sind fit und bis zu unserem Wunschziel London stehen uns noch einige Seemeilen bevor. Daher rauschen wir – wenn auch unter Motor

und Groß – noch weitere gut 50 Seemeilen bis Dover durch. Knapp 24 Stunden und 138 Meilen stehen am Ende in der Bilanz: Gegen 11:30 Uhr legen wir im Outer Harbour von Dover an.

Die Crew hat immer noch Energie und macht einen Ausflug in die Stadt und zu den malerischen Kreideklippen. Der Abend endet mit einem (oder zwei) verdienten Bieren im englischen Pub. Und dann fallen wirklich alle erschöpft in die Kojen ...

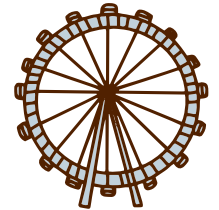
Der Wetterbericht sagt für Donnerstag schwache Winde voraus und so ist klar: Um London zu erreichen, müssen wir Motormeilen schrubben. Die Crew widmet sich einem fast vierstün-

digen Umbaumanöver von der G 3 auf die große Genua, die G 1. Der „nautische Debattierclub“ diskutiert die besten Faltechniken anhand von Papierservietten und als wir schließlich in die breite Mündung der Themse einbiegen, vorbei an Windparks und den Shivering Sands, Flagtürmen aus dem 2. Weltkrieg, sind die Segel wieder einsatzbereit. Den ganzen Tag macht uns allerdings der stark weiß rauchende Auspuff Sorgen.

Wir biegen in den Fluss Medway ab, wo wir im Hafen von Queenborough die Nacht verbringen wollen. Im Gewitter und bei strömendem Regen gehen wir nach 52 Tagesmeilen an einem rostigen alten Schlepper ins Päckchen.

Durchfahrt Towerbridge





AIS-Screenshot bei nächtlicher Überquerung des Ärmelkanals mit der stark befahrenen Schifffahrtsroute

Es ist eine Ankunft mit vielen Baustellen: Die Verlegung des Stromkabels am Steg müssen wir mit einer Wurfleine lösen, jemand hat versehentlich den Maschinen-Hauptschalter umgelegt, und zu guter Letzt löst noch eine Rettungsweste aus, doch der AIS-Alarm dringt zum Glück nicht nach draußen. Lernaufgabe des Tages: Motorkunde. Von Jens kommt schließlich die dringende Ansage: „Heute keine neuen Baustellen anfangen ..., bitte!“ Ach ja: Toi, toi, toi ...!

Am Freitag müssen wir im starken Strom des River Medway unser geplantes Ablegemanöver abbrechen und schwenken von Eindampfen in die Vorsprung auf Eindampfen in die Achtersprung um – eine lehrreiche Lektion für alle. Dann geht es mit schwachem Wind aus N/ NW mit Groß und Motor weiter die letzten 40 Meilen die Themse hinauf.

Jens telefoniert geschlagene drei Stunden, um für unsere „Glücksburg“ einen Liegeplatz zu finden – wegen der 2,95 Meter Tiefgang ist der Wunsch-Liegeplatz in den St Katherine Docks direkt unterhalb der legendären Tower Bridge erst ab Dienstag wieder zugänglich, zur Springzeit. Auch die anderen Marinas sind nicht ansteuerbar. Aber Jens macht das Unmögliche möglich und organisiert einen Liegeplatz in den Hermitage Community Moorings.

Hinter der imposanten Queen Elizabeth II Bridge nehmen wir das Groß runter und schon

tauchen in der Ferne die ersten Hochhaustürme auf. Die Fotoapparate und Handys sind gezückt, als wir am Sperrwerk Thames Barrier und dem Millennium Dome vorbeifahren. Die nächste Aufregung: Eine Polizeikontrolle – aber dank unserer Schiffsführung sind wir angemeldet und dürfen unserer Wege ziehen. Endlich taucht vor uns die Tower Bridge auf und an Steuerbord sehen wir schon unseren Liegeplatz.

Um 17 Uhr liegen wir sicher in Hermitage, einer Hausboot-Siedlung mit historischen Schiffen, und haben vom Cockpit aus direkten Blick auf die legendäre Brücke und Englands größtes Hochhaus The Shard (und nebenbei ist dies der günstigste Liegeplatz unserer gesamten Reise). Wir feiern unsere Ankunft mit Aperol Spritz, bis die Welle der vorbeirasenden Uber- und Partyboote uns alle nassspritzt. „Sog und Wellenschlag vermeiden“ gilt hier offenbar nicht, und die Ruckdämpfer sind gefordert.

Am darauffolgenden Samstag werden zunächst die Aufgaben wie Einkaufen oder Wasser bunkern verteilt, dann steht uns ein London-Tag bevor. Die Crew teilt sich auf, Verwandte werden besucht, der Skipper geht auf eine Joggingtour entlang der Themse und die restliche Crew

bummelt am Ufer entlang und schaut sich London nach der Wasser- nun auch aus der Vogelperspektive an: vom berühmten London-Eye-Riesenrad aus.

Das größte Ereignis allerdings erwartet uns am nächsten Morgen – wieder hat Jens alle Hebel in Bewegung gesetzt, im wahrsten Sinne des Wortes: Wir bekommen die Erlaubnis, unter der Tower Bridge durchzufahren, Dimitri am Steuer. Dahinter kehren wir um, heißen die G 1 und segeln mit 2 Knoten über Grund zurück – ein wahrer Gänsehaut-Moment, entsprechend beeindruckt sind die Freunde und Daheimgebliebenen in Glücksburg und der Welt.

Dann sagen wir London good-bye. Auf der Motorfahrt die Themse hinunter bauen wir – mittlerweile halbwegs zügig – das Kuttersteg und die G 4 an (verbringen allerdings einige verzweifelte Stunden mit den Ruckdämpfern) und am frühen Abend frischt der Wind auf. Wir setzen das Groß und die G 1 und rauschen auf einem Vorwindkurs Richtung Ramsgate. Ein verunglücktes Halsemanöver und ein Rüffel von der Verkehrszentrale, wir mögen ab jetzt auf Kanal 69 Stand-by bleiben, trüben nur kurz die Stimmung an Bord. Da es in Ramsgate keinen Liegeplatz für uns gibt,

steuern wir erneut Dover an. Wieder gehen wir ins Wachsystem, mit den neuen Wachführern Katrin und Daniela.

Am Wind rauschen wir mit der G 1 und dem Groß durch die Nacht und jede Wache kommt dabei auf über 10 Knoten über Grund. Noch einmal ändern wir kurz vor Dover unser Tagesziel und beziehen neben dem Wunsch, einen neuen Hafen kennenzulernen, auch die Wetteraussichten für die kommenden Tage in die Entscheidung mit ein – wann ist ein gutes Zeitfenster, um den Ärmelkanal erneut zu queren? So entscheiden wir, diese Nacht bis Brighton weiterzufahren. Am Ende wird es mit 144 Meilen und mehr als 24 Stunden der längste Schlag unserer Reise. Am späten Vormittag legen wir im berühmten Badeort Brighton an. Die An- und Ablegemanöver, die die Crew reihum übernimmt, laufen mittlerweile fast reibungslos.

Am darauffolgenden Dienstag besprechen wir wie immer vor dem Ablegen gemeinsam unsere Route – und Jens überlässt uns nach Analyse der Wetterlage mit dem sich abzeichnenden Durchzug eines Tiefs die Wahl: Wollen wir den Rest des Törns sportlich angehen und weiter westlich nach Cherbourg segeln oder etwas gemütlicher direkt Le Havre anvisieren und dort ein, zwei Tage mit Manövertraining verbringen? Wir einigen uns auf die sportliche Variante. Diese Crew ist wohl nicht müde zu kriegen ...

Wieder wechseln wir die Wachführer, Dimitri und Katrin nehmen diese Funktion ab jetzt ein. Daniela legt in Brighton noch an der Tankstelle zum Aufstocken der Dieselvorräte an und dann setzen wir zu einer „Luv-Banane“ an. Ein nicht angekündigter Winddreher nach Nord führt allerdings im Laufe der Nacht zu einiger Verzweiflung bei Teilen der Crew: „Zurück nach England? Das macht doch alles keinen Sinn mehr!“ Nur Reinhard, so scheint es, lässt sich die gute Laune nie nehmen.

Der Wind bläst nun mit bis zu 5 Bft und wir segeln mit Groß im 1. Reff und der G 3. Die „Glücksburg“ stampft durch die Wellen und im Laufe der Nacht macht sich immer mehr Erschöpfung breit. Ein Frachter reagiert nicht auf unseren Funkruf und zwingt uns zu einem Manöver des vorletzten Augenblicks, auch ein Segler ignoriert seine Ausweichpflicht.

Schließlich rollen wir die Genua ein und schmeißen den Motor an – mit dieser „Dänisch-Kreuz“ sparen wir uns gut zwei Stunden. Im Dunkeln laufen wir gegen 2 Uhr – also 3 Uhr MESZ – in Cherbourg ein. Hinter dem großen Damm, den wir nur errahnen können, nehmen wir das Groß runter. Alle sind froh, nach dem Schifffaufklaren und einem schnellen Anlegerbier in den Kojen verschwinden zu können.

Beim letzten Schlag dieses Törns kommt es aufgrund der starken Strömung noch einmal auf genaue Gezeitenberechnung an. Zudem zeigen die Bodendruckkarten den Durchzug einer Warmfront für den nächsten Tag. Also geht es am Donnerstag mitten in der Nacht wieder los: 3 Uhr aufstehen, 4 Uhr Frühstück, 5 Uhr ablegen. Jens macht noch einmal auf die Gefahren aufmerksam, im Dunkeln die Segel zu setzen, aber es klappt alles perfekt – die Crew hat sich einge spielt und jeder Handgriff sitzt.

Um 6: 40 Uhr kentert der Strom und schiebt uns Richtung Le Havre kräftig mit – perfekt berechnet! Der Wind frischt bis auf 5 Bft auf, sodass wir es mit Groß im 1. Reff und G 4 auf Am-Windkurs auf über 12 Knoten SOG bringen. Über uns zieht die Warmfront durch, es herrscht Dauerregen und die Crew ist nun ziemlich erschlagen. Rechtzeitig vor dem Durchzug der Kaltfront sind wir zurück in Le Havre. Dem Schassi gebührt das letzte Anlegemanöver und um 14 Uhr sind alle Leinen fest und die „Glücksburg“ wird wieder in einen Wohnwagen verwandelt. 548 Seemeilen stehen am Ende im Logbuch.

Am letzten Tag packen noch einmal alle bei der Groß-Reinemach-Aktion kräftig mit an. Bevor


wir gemeinsam ein letztes Mal essen gehen, treffen wir uns im Salon zu einer emotionalen Abschlussrunde und lassen die Abenteuer der beiden Wochen noch einmal Revue passieren.

Vor allem, wie Jens sich für uns eingesetzt und das scheinbar Unmögliche möglich gemacht hat, hat alle berührt, genauso wie sein Vertrauen in die Crew und seine Fähigkeit, auch mal loszulassen (zumindest so lange es ausreichend Kaffee und Zuckerwürfel gibt).

Undenkbar wäre dieser Törn auch ohne Michails unermüdlichem Einsatz als Schassi: Nicht nur die perfekte Organisation vorab hat großen Eindruck hinterlassen. Auch war er sich nie zu schade, nach einer anstrengenden nächtlichen Wachschicht noch der Backschaft zu helfen.

Und nicht zuletzt hat uns die Kameradschaft an Bord begeistert, die offene, hilfsbereite, immer motivierte Crew und das hohe Niveau dieses Törns.

Dabei hatten wir immer etwas zu lachen, ob nun durch die ein oder andere Verwirrung bei der Flaggenparade, die (vergebliche) Suche nach dem Horizont für die Sonnenschüsse, die geflutete Achterpiek oder Reinhard's schier unerschöpflichen Vorrat an Witzen.

Wenn sie es noch nicht war, so wurde die „Glücksburg“ wirklich in den letzten beiden Wochen zu „unserem Schiff“. In diesem Sinne: Klar machen zum Setzen der G 1! 



*Bericht: Daniela Baumgärtl
und Crew der „Glücksburg“
Fotos: Crew der „Glücksburg“*

Die Glücksburg in ihrem Element – auf dem Weg von Brighton nach Cherbourg



VOM BUG ZUM HECK

Ein Bericht über
die CYS mit einer
Vorausschau auf die
Saison 2024

Herbstliche Morgen-
stimmung mit Blick auf
das Bojenfeld der CYS.

Foto: Sofia Pilger

Liebe Leserin, lieber Leser, zuerst einmal sei mir ein kurzer Rückblick auf die vergangene Saison erlaubt:

Mit insgesamt 2.450 Teilnehmern war es eine Super-Saison! Insbesondere die Zahl der knapp 1.400 Einzelteilnehmer hat uns sehr gefreut. Bereits in den Pfingstferien war die Schule gut besucht und dies ging im Juli, August und September so weiter. Wir hatten

eine Reihe von Optikkursen mit mehr als 30 Kids und auch die Juniorenkurse erreichten mehrmals die Teilnehmerobergrenze. Das lässt schon mal auf die Zukunft hoffen! Aber auch die Mischung aus Jung und Alt und vielen Familien an der CYS ist schön zu beobachten.

Auch unsere Schulklassenkinder haben sich großartig integriert. Meist sind in der Nichtferienzeit drei Schulklassen bei uns zu Gast. Aus einigen unserer Stammschulen kommen seit mehreren Jahrzehnten Klassen zu uns. Die meisten Lehrer kennen die CYS und besprechen mit den Kindern

Die CYS Aira-Flotte am Inseltag auf der Fraueninsel

schon im Vorfeld die wesentlichen Abläufe. Die Nachfrage auf Segel-Klassenfahrten ist derzeit sehr hoch. Wir bekommen nahezu wöchentlich Anfragen von neuen Schulen, die wir leider meist absagen müssen.

Eine große Freude war, dass sich die ganzen Mühen mit dem Umbau des Hansa-Hauses gelohnt haben. Die ganze CYS wirkt jetzt viel moderner, wieder auf dem Stand der Zeit. Dies ist bei den Teilnehmern wie auch bei den Ausbildern gut angekommen. Auch wenn man hier arbeitet und alles kennt, ist es immer wieder etwas Besonderes, durch die Fenster des Speisesaals über die Terrasse und die Wiese auf den See hinüber zur Herreninsel zu schauen.

Und dann, nicht zu vergessen, gab es im vergangenen Sommer endlich keine Corona-Auflagen mehr. Immerhin hat uns dieses Thema drei Sommer lang beschäftigt.

Nun aber zur Saison 2024:

Den Schwung des Neuen wollen wir mitnehmen und über den Winter auch das Bayern-Haus weiter modernisieren. Nachdem wir in den vergangenen zwei Jahren alle Nassbereiche neugestaltet haben, werden jetzt die Zimmer renoviert. Es werden neue Böden verlegt, die alten Heizkörper durch neue ersetzt und die Elektrik wird überarbeitet. Diesmal bin ich zuversichtlich, dass wir alle Arbeiten bis zum Saisonstart im April abgeschlossen haben und dann auch das Bayern-Haus eine schöne und moderne Unterkunft bieten wird.

Abschließend darf ich zu den Gebäuden noch anmerken, dass über den Winter an einer PVT-Anlage gearbeitet wird, die beide Häuser zukünftig mit Solarstrom und Warmwasser versorgen soll. Mit dieser Maßnahme möchten wir zukünftig ei-

nen Großteil unseres Strombedarfs selbst herstellen und bei der Warmwassererzeugung auch 60 Prozent Gas sparen.

Aber auch in die Boote wird kräftig investiert. So werden wir im Januar zwei weitere Top-Cat-K2-Katamarane kaufen. Die Katamaran-Kurse erfreuen sich großer Beliebtheit an der CYS und es wird Zeit, zwei weitere Boote auszutauschen. Die Segel stehen diesen Winter im Fokus, insbesondere die J-80 Segel. Es werden fünf neue Segelsätze in Auftrag gegeben und in diesem Zuge gleich zehn neue Opti-Segel. Neue Baumpersenninge für die zehn J-80-Boote und die zwölf KZV sind ebenfalls in der Planung, nur um einmal die wichtigsten und größten Ausgaben im Bereich der Flotte zu nennen.

Bei der Kursplanung 2024 war uns wieder wichtig, dass wir in den Ferien möglichst viele verschiedene Kurse parallel anbieten können. So finden z. B. in den beiden Pfingstferienwochen Anfänger- und Fortgeschrittenen-Kurse sowohl in der ersten wie auch in der zweiten Ferienwoche statt. Es wird auch einen neuen Kurs an der CYS ge-

ben. Weil das Interesse an Damen-Segelkursen in den letzten Jahren stetig gestiegen ist und viele der Teilnehmerinnen sich weiter fortbilden möchten, haben wir einen SBF-Binnen-Praxis-Kurs nur für Frauen ins Programm genommen. Wir werden sehen, ob dieser Kurs „ankommt“, immerhin werden wir unserer Tradition gerecht; die CYS war ja in ihren Anfängen eine Mädchensegelschule.

Noch wichtiger als alle oben beschriebenen materiellen Aufgaben ist unser Personal. 2023 waren wir sehr gut aufgestellt und ich wünsche mir, dass dies in der kommenden Saison auch wieder der Fall sein wird. Wir haben an der CYS fünf Bereiche: den Segelstamm, das Büroteam, die Küchenmannschaft, die Damen der Reinigung und ebenfalls ganz wichtig einen großen Kreis an ehrenamtlichen Helfern. Damit alles rund läuft, müssen alle Bereiche zusammenspielen. In diesem Zusammenhang möchte ich mich auch mal im Blauen Peter bei allen Mitarbeitern, Saisonkräften und ehrenamtlichen Helfern sehr herzlich für alles bedanken!

Euer Schulleiter Michael



Neu an der CYS, Lademöglichkeiten für Elektroautos





MIT DER „PRIEN“ AUF KLASSIK-REGATTA

Die tief stehende Sonne leuchtet golden über das Wasser, Wespen umkreisen den Zwetschgendatschi: Es ist Spätsommer am Chiemsee. Was gäbe es da Schöneres, als auf einem alten Holzboot bei einer Klassik-Regatta mitzusegeln?

Der benachbarte Chiemsee Yacht Club (CYC) hatte bei der CYS angefragt, ob wir nicht mit der „Prien“ – einem 45er Nationalen Kreuzer von 1919 – beim Lutz-von-Hoermann-Preis mitsegeln wollen, der in diesem Jahr zum dritten Mal ausgerichtet wird. Spontan finden sich fünf Ausbilderinnen zusammen. Als Erstes müssen wir uns mit dem Boot vertraut machen, denn nur eine von uns ist diesen Bootstyp schon einmal gesegelt. Also raus aufs Wasser und ein paar Manöver fahren. Wir lernen das Schiff sowie uns als Crew kennen und verteilen die Positionen für die Regat-

ta: Vorschiff, Pit an der Klaviatur, Vorschoterin, Taktikerin an den Backstagen und natürlich unsere Steuerfrau.

Ein kurzer Zeitsprung in die Vergangenheit der „Prien“ sei vorweggeschickt:

Interessanterweise überlappen sich einige historische Gegebenheiten mit der Gegenwart. Bei der Recherche stellt sich heraus, dass wir keineswegs die erste reine Frauencrew auf der

„Prien“ sind noch dass diese beim CYC nebenan eine Unbekannte ist. Das Boot mit der Segelnummer P 50 hat eine bewegte und ambivalente Geschichte. Gebaut mit Gaffelrigg in der Rambeck-Werft in Starnberg, segelte es zunächst ebendort unter dem Namen „Sachsen“, später am Bodensee als „Svanhild“. Im September 1935 kommt sie zur Vorgängerin der CYS, der 1929 gegründeten Bayerischen Yachtschule in Prien, die damals die weltweit erste reine Frauensegelschule (!) war. Das Boot gewinnt gleich die ersten beiden Regatten, an denen es teilnimmt. Die erste segelt der Schulleiter Hell-

muth von Rabenau noch selbst, schon bei der zweiten steht jedoch mit Liselotte von Nostitz eine der Segelschülerinnen als Rudergängerin an der Pinne. Nachdem die Bayerische Yacht- schule 1936 von der Marine-Hitlerjugend als „Wehrtüchtigungslager“ übernommen worden ist, wird dort auf der „Svanhild“ weiter gesegelt, die noch vor 1945 eine Hochtakelung mit dreieckigen Segeln erhält, die sie immer noch besitzt. Mit Ende des Krieges übernehmen amerikanische Besatzungskräfte die Schule und beschlagnahmen die Boote. „Svanhild“ wechselt circa 1948 den Eigentümer, heißt von nun an „Prien“ und gehört, hier schließt sich ein Kreis, dem benachbarten CYC. Nachdem 1954 die CYS wiedereröffnet wurde, kehrt die „Prien“ zum DHH zurück und segelt für viele Jahre neben den anderen 45er Nationalen Kreuzern „Phoenix“ und „Wiking“ im Schulbetrieb. In den 1990er-Jahren verschlechtert sich ihr baulicher Zustand und sie pausiert für einige Zeit, bis sie im Jahr 2006 mit Hilfe des Fördervereins der CYS umfangreich restauriert werden kann (Quelle: Website der Internationalen Vereinigung der 45 qm Kreuzer e. V.). Mittlerweile ist die „Prien“ der einzige Nationale Kreuzer der Schulflotte und deren letztes Holzboot. Sie erzählt von der Geschichte der Schule und des Segelns.

Sprung in die Gegenwart:

Am Samstagmorgen, gestärkt durch ein zünftig bayerisches Weißwurstfrühstück beim CYC, machen wir die „Prien“ klar, setzen die Segel und fahren – mangels Wind quälend langsam – in Richtung Startschiff. Endlich dort angekommen, weht an diesem leider nur die rot-weiß-rot-weiße Flagge, die eine Startverzögerung ankündigt. Einige Zeit vergeht. Es ist schon Mittag, kein Lüftchen rührt sich und die ungewöhnlich starke Septembersonne brennt auf uns hinab. Wir überlegen, baden zu gehen. Doch endlich frischt der Wind von Osten leicht auf und das Signal zum Bereitmachen ertönt. Erst startet die L95-Klasse, dann wir mit allen anderen Holzbooten, darunter Jollen- und Schärenkreuzer, Drachen sowie einige weitere Nationale Kreuzer. Wir kreuzen langsam, aber stetig bis kurz vor die Luv-Tonne.

Plötzlich beginnt sich diese deutlich von uns weg zu bewegen und davon zu fahren – träumen wir das? Nein, denn es handelt sich um Roboter-Tonnen, die aus der Ferne gesteuert werden und die schon „wissen“, dass die Wettfahrt wegen fehlenden Windes abgebrochen wird.

Wir kehren um und segeln wieder in Richtung Startschiff. Die Bahn wird dieses Mal enger gesteckt und der nachmittägliche Ostwind ist zurückgekehrt. Bei der zweiten Wettfahrt ergattern wir eine bessere Position vor der Startlinie als beim ersten Mal, doch fährt uns in der Hektik und Enge des Starts ein anderes Boot, das uns gegenüber ausweichpflichtig ist und das wir

noch mit „Raum!“-Rufen warnen, vor den Bug. Unsere Frau auf dem Vorschiff beruhigt uns, dass anders als bei den anderen, die eine Delle haben, unserem Boot nichts passiert ist. Das Startsignal ertönt und wir segeln flott zwei Runden und landen am Ende irgendwo in der Mitte. Das hat gut funktioniert! Auch bei der nächsten Wettfahrt um 17 Uhr liegen einige Boote vor, aber auch einige hinter uns. Wir sind zufrieden mit dem Tag. Der Anblick der hölzernen Boote mit ihren eleganten Wasserlinien und bunten Spis vor den Bayerischen Alpen ist atemberaubend schön und die Stimmung an Bord prächtig. Beim Abendessen hören wir viele Worte der Anerkennung darüber, dass wir als reine



Freundinnen der „Prien“

Frauencrew gut gesegelt seien. Das freut uns, denn wir sind die einzigen ohne Männer an Bord, was zeigt, dass auch im Klassikbereich noch Luft nach oben ist.

Am Sonntag scheint es wieder so, als käme kein Wind auf. Wir liegen an der Boje vor der CYS und beobachten, ob sich nebenan beim CYC etwas tut. Erst am späteren Vormittag setzt das Startschiff die Follow-me-Flagge und fährt los, auch die Roboter-Tonnen bewegen sich wie von Geisterhand zu ihren Plätzen. Es baut sich ein anständiger Wind auf und wir segeln an diesem Tag noch zwei schöne Wettfahrten. Wir haben uns nie Hoffnungen auf einen Sieg gemacht, da die „Prien“ als alte Lady doch etwas schwergängig ist und wir sie noch nicht lange genug kennen, als dass wir den anderen Crews, die ihre Boote regelmäßig segeln, Konkurrenz machen könnten.



Die „Prien“

Wir beenden die Regatta schließlich auf Platz 19 von 25 teilnehmenden Booten und sind trotzdem zufrieden.

Vor allem haben wir Elan, auch im nächsten Jahr auf der „Prien“ zu segeln, denn das Gefühl auf einem Holzboot ist einfach ein anderes als auf einem Boot mit GFK-Rumpf.

Wer diesen Charme auch erleben möchte, dem sei die 45er Kreuzer-Woche empfohlen, die mehrfach im Jahr an der CYS angeboten wird.



Cécile Huber

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

SEGELLEHRER*IN m/w/d



WAS ERWARTET DICH?

Für uns ist jede Stellenbesetzung ein gegenseitiger Bewerbungsprozess. Bevor wir dich daher fragen was du mitbringest, sollst du wissen was wir dir bieten –über die Details unterhalten wir uns dann im persönlichen Gespräch!

WIR BIETEN:

- Festanstellung, ganzjährig und unbefristet
- Ein tolles Team mit Begeisterung und Leidenschaft für das Segeln und die Arbeit mit unseren Segelschülern
- Einen anspruchsvollen, vielseitigen und außergewöhnlichen Job, nahe an der Natur
- Eine steile Lernkurve, denn bei uns wirst du individuell gefördert und kannst schnell Verantwortung übernehmen

Interessiert? Dann schick uns deine Bewerbungsunterlagen (Anschreiben, Lebenslauf, sowie aussagekräftige Zeugnisse) an wimmer@dhh.de.

Für Rückfragen erreichst du uns unter Tel. 08051/17 40.

ÜBER UNS:

Die Chiemsee Yachtschule des Deutschen Hochseesportverbandes Hansa zählt mit über 3000 Kursteilnehmern zu den größten Segelschulen Deutschlands. Herzstück der Yachtschule ist ein vielfältiges Kursprogramm für Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Zum Programm gehören auch Schulklassenfahrten und Familienevents. Eine große und moderne Flotte sowie top ausgestattete helle Unterrichtsräume sorgen für ein gutes Arbeitsumfeld immer mit Blick auf den See.

DU SOLLTEST MITBRINGEN:

- Segelerfahrung – du musst aber noch nicht der/die perfekte Segler/in sein
- Idealerweise erste Berufserfahrung, z. B. in Form von Praktika oder Jugendarbeit
- Teamfähigkeit und Organisationstalent
- Eigenständige, verantwortungsbewusste Arbeitsweise
- Gute Umgangsformen, sicheres Auftreten sowie Freude am Umgang mit Menschen
- Sicherer Umgang mit MS Office
- Handwerkliches Geschick

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!



👑	Gerhard Schutzbach	16.09.	90 J.
	Heriberto Gniesmer	21.09.	90 J.
👑	Dr. Freerk Valentien	25.10.	90 J.
	Hans-Dieter Bressel	04.11.	90 J.
👑	Jochen Borchers	18.11.	90 J.
	Gunter Portius	23.09.	85 J.
	Inga Eggers	23.09.	85 J.
	Werner Hilger	31.10.	85 J.
	Hildegard Horst	22.11.	85 J.
👑	Senta Vonhoff	24.11.	85 J.
👑	Tileman A. Fischer	09.11.	80 J.

👑 Träger der Goldenen Ehrennadel

Durch Tod verloren wir:



30.03.2023	Dr. Wolfgang Burck Jülich
13.08.2023	Wolfgang Schmelter Glücksburg
19.08.2023	Manfred Dill München
09.09.2023	Heinke Sanders Hamburg
08.09.2023	Hans Hermann Corthum Stutensee
24.09.2023	Ulrike Gärtner Ottobrunn
2023	Frank Steindel Gauting
07.09.2023	Klaus Peter Schöppe Garching
05.09.2023	Volker Schlüter Schneverdingen
12.10.2023	Andreas Göhmann Hannover

ES HABEN SICH VERMÄHLT:



15.10.2023 **CHRISTIAN & CEVAHIR WECKENBORG,**
GEB. SAHINARSLAN,
BRAUNSCHWEIG



Neues
Buch von
DHH-
Mitglied
Jan-Erik
Kruse

YACHTUNFÄLLE. GEFAHREN ERKENNEN. RISIKEN MINIMIEREN.

Es geht in meinem Buch um Unfälle auf Segelyachten: Segler verletzen sich bei Patenthalsen schwer oder gar tödlich, fallen trotz aller Vorsicht über Bord oder werden von Feuer überrascht. Yachten kentern bei der Ansteuerung von Flussmündungen in Grundseen, können scheinbar urplötzlich ihren Kiel verlieren oder laufen in Folge von Navigationsfehlern oder falscher nautischer Entscheidungen der Segler auf Grund.

Doch zeigen uns diese Unfälle nicht nur die Gefahren, denen wir auf Segelyachten ausgesetzt sind. Vor allem lässt sich an ihnen lernen, wie wir diese Gefahren besser erkennen und die daraus resultierenden Risiken minimieren können.

Mich würde gerade im Kreis der DHH-Seglerinnen und -Segler ein Interesse an den vielschichtigen Erkenntnissen, die sich aus Unfällen auf Segelyachten gewinnen lassen, nicht überraschen. Ich würde mich freuen, wenn ich Sie beim Lesen meines Buches bei technischen Themen wie AIS, Autopilot oder Kielkonstruktion ebenso mitnehmen kann wie bei meinen Vorschlägen zu Notfallverfahren. Oder den Exkursen zum Faktor Mensch, in denen deutlich wird, welche Rolle Ihr mentales Modell bei der nautischen Entscheidungsfindung spielt und welche Risiken Ihren jeweiligen Persönlichkeitstypen entspringen können. Damit Sie noch besser vorbereitet auf Ihren nächsten Törn gehen.





EIN ABSCHIED UND EIN DANKESCHÖN: INES CARSTENSEN VERLÄSST DEN DHH

Thank
you

Ines Carstensen, langjährige Mitarbeiterin und gelernte Hotelfachfrau, verlässt die Geschäftsstelle des DHH in Hamburg. Ihr Weg begann im April 2010 als Aushilfe in der Buchhaltung, von wo aus sie im Laufe der Jahre bedeutende Beiträge zur Organisation und Weiterentwicklung der Abläufe in der Geschäftsstelle geleistet hat.

Im April 2017 wurde Ines Carstensen festangestellt und übernahm eine Position als kaufmännische Sachbearbeiterin in der Buchhaltung. Ihre Effizienz und Engagement trugen maßgeblich zum reibungslosen Ablauf der Finanzprozesse

des Verbands bei. Im November 2018 wechselte sie in den Mitgliederservice und zeigte auch hier ihre Fähigkeit, sich flexibel in unterschiedlichen Aufgabenbereichen einzubringen.

Mit Beginn des Monats Mai 2021 kehrte Frau Carstensen bedingt durch Personalengpässe zurück in die Finanzbuchhaltung, wo sie erneut ihre Fachkompetenz und ihr Engagement unter Beweis stellte. Sie bewältigte insbesondere die mit der Einführung des neuen ERP-Systems verbundenen Herausforderungen und trug dazu bei, dass die Abläufe im Finanzbereich reibungslos weiterliefen.

Nun, nach mehr als einem Jahrzehnt wertvoller Mitarbeit, hat Ines Carstensen den DHH

auf eigenen Wunsch zum 31.10. verlassen. Ihr Abschied hinterlässt eine Lücke, sowohl beruflich als auch menschlich. Ines Carstensen hat einen bleibenden Eindruck hinterlassen und wird in unserem Team fehlen. Ihre Kolleginnen und Kollegen schätzen nicht nur ihre Professionalität, sondern auch ihre Hilfsbereitschaft und ihr freundliches Wesen.

Wir möchten ihr für ihre langjährige hervorragende Arbeit im Dienste des DHH herzlich danken und wünschen ihr für ihre persönliche und berufliche Zukunft alles erdenklich Gute.

Vielen Dank, Ines Carstensen!
Im Namen des Vorstands,
Antje Schäfer

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

STUTT GART

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

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

Ich wünsche Euch/Ihnen für das neue Jahr viel Gesundheit und ein erlebnisreiches Segeljahr 2024. Der Stuttgarter DHH-Seglertreff will mit Informationen, Veranstaltungen und Diskussionen, mit entsprechenden Tipps und Hinweisen, zu erfolgreichen Törns beitragen.

Segler, Freunde und Gäste des DHH-Seglertreffs aus dem Großraum Stuttgart, sowie die Kursteilnehmer der Zweigstelle Stuttgart, treffen sich jeden 3. Donnerstag im Monat im Restaurant „Haus am See“ am Max-Eyth-See

in 70378 Stuttgart-Hofen, Mühlhäuser Straße 311, in der „Anglerstube“.

Seglertreffeinladungen mit aktuellen Themen oder auch Änderungen werden per Mail rechtzeitig einmal im Monat über die Verteilerliste versendet. Alle Segelinteressierten sind herzlich willkommen! Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Möchten Sie in unsere Verteilerliste „Newsletter-Informationen des Seglertreffs Stuttgart“ aufgenommen werden, senden Sie mir bitte eine Mail an scharpfenecker@dhh.de.

Die nächsten geplanten Seglertrefftermine 2024:

- **Do., 18. Januar 2024, KEIN Seglertreff (das Restaurant „Haus am See“ hat Betriebsurlaub)**
- **Do., 15. Februar 2024, 19 Uhr**
- **Do., 14. März 2024, 19 Uhr**
- **Do., 18. April 2024, 20 Uhr**

BRAUNSCHWEIG

Leitung: Dr. Wolfgang Bachmann
Glatzer Straße 1
38110 Braunschweig

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

Die Seglertreffs in der Wintersaison finden jeden letzten Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr im Restaurant „Zum Eichenwald“ (Salzdahlumer Str. 313 in Braunschweig-Mascherode) statt. Die nächsten regulären Termine sind am 31. Januar, 28. Februar, 27. März und 24. April 2024.

Aktuelle Informationen über Vorträge, Reiseberichte und zusätzliche Aktivitäten werden im unteren Bereich unserer Internetseite unter www.dhh.de/seglertreff-braunschweig/veranstaltungen veröffentlicht.

Zu allen Treffs laden wir ebenfalls neue DHH-Mitglieder und weitere Gäste – gerne auch zum "Schnuppern" – herzlich ein. Weitere Informationen zu allen Aktivitäten bei Eurer Seglertreffleitung oder im Internet unter www.dhh.de/braunschweig.

ZWEIGSTELLENKURSE



NEWSLETTER-ANMELDUNG

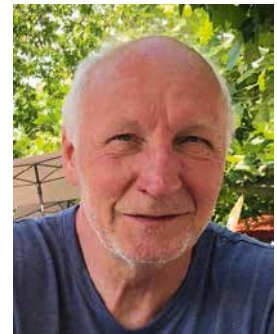
Bis zum Ende des Jahres werden wir monatlich in einem DHH-Newsletter auch über die Neuigkeiten der Zweigstellen berichten. Melden Sie sich daher direkt zum DHH-Newsletter an.
www.dhh.de/highlights2/newsletter

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

BONN

Leitung: Dirk Dettmann
Rheinaustraße 60
53225 Bonn

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



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

Nr.	Veranstaltung	Dauer	Beginn
238573	SSS-Modul Schifffahrtsrecht	2 x samstags	13.01.2024
238574	SSS-Modul Seemannschaft	2 x samstags	17.02.2024
238575	SSS-Modul Wetter	2 x samstags	März 2024
248501	Sportbootführerschein See	4 x montags, 2 x samstags, 2 x sonntags (Praxis)	08.01.2024
248505	Wetter-Seminar	2 x samstags	März 2024
248507	Funkzeugnis Short Range Certificate (SRC)	1 x freitags und 1 x samstags	März 2024
248509	Funkzeugnis Binnenschiffahrtsfunk (UBI) nur zusammen mit 248507	1 x samstags	März 2024
248510	Sporthochseeschifferschein (SHS)	6 x montags	Februar 2024
248512	Seminar Astronomische Navigation (I) Veranstaltungsort: Köln, Gästehaus Deutsche Sporthochschule	1 x samstags und 1 x sonntags (ein Wochenende)	Februar 2024

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



BRAUNSCHWEIG

Leitung: Dr. Wolfgang Bachmann
Glatzer Straße 1
38110 Braunschweig

Tel.: 0 53 07 / 94 03 70
E-Mail: bachmann@dhh.de
www.dhh.de/braunschweig



Die Theorieausbildung im Herbst 2023 wurde inzwischen weitgehend mit den Prüfungen abgeschlossen. Wie in den vergangenen Jahren haben wir wieder sehr gute Teilnehmerzahlen, so dass neben den Kursen für SBF-Binnen, SBF-See und SKS auch Lehrgänge für den SSS, den FKN sowie für die Funkzeugnisse durchgeführt werden konnten. Ein herzlicher Dank geht an die Ausbildercrew für ihren Einsatz und an die Teilnehmer für das Vertrauen in unsere Ausbildung.

Die nächsten Lehrgänge sollen im Januar 2024 beginnen und bis März/April 2024 laufen. Zu Beginn der Kursserie wird wieder ein unverbindlicher und unentgeltlicher Informationsabend stattfinden.

Folgende Kurse sind aktuell geplant:

Nr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
248201	Informations- und Einführungsveranstaltung *	08.01.24	1 Abend
248211	Sportbootführerschein Binnen (SBF-Binnen)	11.01.24	11 Abende
248220	Sportbootführerschein See (SBF-See)	15.01.24	13 Abende
248223	Sportküstenschifferschein (SKS)	15.01.24	20 Abende
248224	Kombination SBF-See und SKS	15.01.24	20 Abende
248230	Sportseeschifferschein (SSS) - Information *	11.01.24	1 Abend
248232	SSS - Modul Navigation	05.02.24	7 Abende
248235	SSS - Modul Seemannschaft	15.01.24	6 Abende
248240	Sporthochseeschifferschein (SHS) - Information *	11.01.24	1 Abend
248271	Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel (FKN)	26.02.24	1 Abend
248283	Funk-Kombination UKW (UBI und SRC)	09.01.24	10 Abende

* = *unverbindliche und kostenfreie Informationsveranstaltung*

Die SSS-Module „Schiffrechtsrecht“ und „Wetterkunde“ sind für Herbst 2024 vorgesehen. Spezialkurse zu ausgewählten Themen (Astronomische, terrestrische und elektronische Navigation, Radarseminar, Gezeitenkunde, Seemannschaft, Software an Bord usw.) werden entsprechend der Nachfrage eingerichtet und können einzeln gebucht werden.

Die Buchungsmöglichkeit im Internet wird ca. Mitte/Ende Dezember 2023 freigeschaltet.

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

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

HAMBURG

Leitung: Lutz Böhme
Feldstr. 57 c
22880 Wedel

Tel.: 04103/7036959
E-Mail: boehme@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 Prüfungstoff noch einmal auffrischen.

Während der Hamburger Schulferien findet kein Unterricht statt!

Die Kurse sind als Präsenzkurse vorgesehen.

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer	Ende	Gebühr
238050	SKS/SBF-See Kombi-Kurs	07.11.23	14 x	18.30-21.30	299,00
248000	Navigationsübungstag zum SKS	05.03.24	1 x	10.00-17.00	29,00
248001	SBF-Binnen-Ergänzung zum SBF-See/SKS	27.02.24	1 x	18.30-21.30	29,00
248002	Praxisbezogene Planung, fiktiver Törn von Hamburg nach Helgoland und d. Nord-Ostsee-Kanal	05.02./12.02.24	2 x	18.30-21.30	66,00
238060	SSS	02.11.23	18 Abende + 1 WE		449,00
238063	SSS Gezeiten	30.11.23	5 Abende	18.30-21.30	178,00
248068	SSS Seemannschaft	18.01.24	3 Abende	18.30-21.30	59,00
248064	SSS & SHS Radar I und II	17.2./18.2.24	Sa & So	10.00-17.00	89,00
248065	Recht	08.02.24	3 Abende	18.30-21.30	59,00
248066	Wetter	14.03.24	3 Abende	18.30-21.30	59,00
248070	SHS	10.01.24	12 Abende + 1 WE		299,00
248071	SHS Astro I	10.01.24	4 Abende	18.30-21.30	95,00
248072	SHS Astro II	07.02.24	4 Abende	18.30-21.30	95,00
248064	SSS & SHS Radar I und II	17.2./18.2.24	Sa & So	10.00-17.00	89,00
248073	SHS Recht	06.03.24	1 Abend	18.30-21.30	29,00
248074	SHS Handhabung von Yachten	10.03.24	1 Abend	18.30-21.30	29,00
248075	SHS Wetter	03.04.24	2 Abende	18.30-21.30	39,00
248080	SRC	24./25.2. u. 2.3.	Sa+So+Sa	10.30-17.30	179,00
248081	UBI	03.03.24	So	10.30-13.30	63,00
248082	Pyro (FKN)	05.03.24	1 Abend	18.30-21.30	29,00

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				
238110	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	02.12.23	2 Wochenenden
248111	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	02.03.24	2 Wochenenden
238112	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	02.12.23	2 Wochenenden und 1 Montag
248113	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	02.03.24	2 Wochenenden und 1 Montag
238114	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen	02.12.23	2 Wochenenden und 1 Montag
248115	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen	02.03.24	2 Wochenenden und 1 Montag
238116	SKS	Sportküstenschifferschein (SKS)	08.12.23	14 Termine
238117	SBF-S / SKS	Kombikurs SBF-See und SKS	02.12.23	SBF-S: 2 Wochenenden und 1 Montag SKS: 14 Termine
238118	SBF-S-B / SKS	Kombikurs SBF-See/Binnen und SKS	02.12.23	SBF-S-B: 2 Wochenenden und 1 Montag SKS: 14 Termine
238119	SSS	Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs	18.11.23	27 Termine, teilweise online
248120	SSS-N	Sportseeschifferschein Modul Navigation	27.01.24	10 Termine, teilweise online
248121	SSS-S	Sportseeschifferschein Modul Seemannschaft	15.01.24	3 Termine, teilweise online
238122	SSS-R	Modul Schifffahrtsrecht	18.11.23	9 Termine, teilweise online
238123	SSS-W	Modul Wetterkunde	18.12.23	3 Termine, teilweise online
248124	SHS	Sporthochseeschifferschein (SHS) Intensivkurs, inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs	09.03.24	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248125	SHS-A	Modul Astro Navigation	09.03.24	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248126	SHS-R	Modul Schifffahrtsrecht	09.03.24	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248127	SHS-H	Modul "Handhabung von Yachten"	09.03.24	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248128	SHS-W	Modul Wetterkunde	09.03.24	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248129	SKS-I	Sportküstenschifferschein (SKS) Intensivkurs an 3 Wochenenden	09.02.24	3 WE, 2 WE Online, 1 WE Präsenzunterricht
248130	SSS-I	Sportseeschifferschein (SSS) Intensivkurs an 4 Wochenenden	19.01.24	4 Wochenenden, 2 Online, 2 Präsenz
238131	SBF-S + SKS-I	SBF-See an 2 Wochenenden und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden, Siehe Kursnr.: 238112 & 248129	02.12.23	SBF Teil: siehe SBF-S Kurs, SKS Teil: Freitag 17:00 bis Sonntag 16:00 Uhr
238132	SBF-S-B / SKS-I	SBF-See und Binnen an 2 Wochenende und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; Siehe Kursnr.: 238114 & 248129	02.12.23	SBF Teil: siehe SBF-S Kurs, SKS Teil: Freitag 17:00 bis Sonntag 16:00 Uhr
Funkurse				
238134	SRC	Short Range Certificate (SRC)	02.12.23	2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz
248135	SRC	Short Range Certificate (SRC)	24.02.24	2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz
248136	LRC	Long Range Certificate (LRC)	06.04.24	2 Wochenenden als Online Kurs
238137	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 238134 & 248136	02.12.23	4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz
248138	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 248135 & 248136	24.02.24	4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz
Workshops und Sonderveranstaltungen				
248140	FKN	Fachkundenachweis Pyro (FKN)	13.04.24	1 Samstag, WSV, Altwarmbüchen
248141	SAB	Software/Apps an Bord	13.01.24	1 Samstag, Online per Zoom
238142	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk, incl. Übungsmat.	25.11.23	1 Wochenende
248143	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk, incl. Übungsmat.	13.04.24	1 Wochenende

MINDEN / OSTWESTFALEN-LIPPE

Leitung: Johannes Indermark
Riedweg 6
32107 Bad Salzuflen

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



Kurse in Minden

Kursnr.	Veranstaltung		Termin
248330	Motorboot Praxis (3 UE) Termine nach Absprache	bis	01.12.2024
248331	Motorboot Praxis Spezial Termine nach Absprache	bis	01.12.2024
248301	Kostenfreier Informationsabend	Do	01.02.2024
248302	Sportbootführerschein Binnen Abendkurs	Di	20.02.2024
248303	Sportbootführerschein Binnen Wochenendkurs	So	17.03.2024
248304	Sportbootführerschein See Abendkurs	Do	22.02.2024
248305	Sportbootführerschein See Wochenendkurs	Sa	23.03.2024
248306	SBF Kombi Binnen / See	Di	20.02.2024
248308	Sportküstenschifferschein SKS	Di	16.04.2024
248309	Funk SRC (See)	So	25.02.2024
248310	Funk UBI (Binnen)	So	28.04.2024

Kurse in Bad Salzuflen

Kursnr.	Veranstaltung		Termin
248330	Motorboot Praxis (3 UE) Termine nach Absprache	bis	01.12.2024
248331	Motorboot Praxis Spezial Termine nach Absprache	bis	01.12.2024

FRÜHJAHR 2024

248340	Kostenfreier Informationsabend	Mi	31.01.2024
248341	Sportbootführerschein Binnen Abendkurs	Mi	06.03.2024
248342	Sportbootführerschein See Abendkurs	Fr	08.03.2024
248344	Funk SRC (See)	So	03.03.2024
248345	Funk UBI (Binnen)	So	21.04.2024



MÜNCHEN

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

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



Was	SBF-Binnen	SBF-See	SKS	SSS	SSS	SRC UBI + FKN	Radar-seminar	Seefunk Auffrischung	Charter-Vorbereitung
Wofür	Segeln auf Binnen-gewässern, inkl. Motor	Motorboot fahren an der Küste	See-Segeln in der 12-sm Küstenzone	Recht	Wetter	Teilnahme am UKW- Seefunk + Binnen, Voraussetzung für Schiffsführer	praktischen Umgang mit Radargerät	Mal wieder an den Knöpfe drehen	Von „Ablegen bis Zulassung“ / Worauf ist zu achten, was ich brauche
Voraussetzungen	praktischer Grundkurs empfohlen, zumindest aber Mitsegel-Vorkenntnisse	keine	SBF-Binnen empfohlen, zwingend: SBF-See siehe Prüfungs-termine	SKS/BR empfohlen, mind. aber für SSS: SBF-See und mind. 1.000 sm	SKS/BR empfohlen, mind. aber für SSS: SBF-See und mind. 1.000 sm	Segel-Erfahrung. Küste/See, Schul-Englisch	Segel-Erfahrung. Küste/See	SRC/UBI	Gute Laune
Uhrzeit	18.30-21.00	18.30-21.00		10.30-17.00	09.30-17.00	Fr: 18.30-21.00 Sa: 10.00-16.00	09.00-17.00	18.00-21.00	18.30-21.00
Termine	Mi 31.01. Mi 07.02. Mi 21.02. Mi 28.02. Mi 06.03. Mi 13.03.	Mo. 05.02., Mi. 07.02., Faschingsferien Mo. 19.02., Mi. 21.02., Mo. 26.02., Mi. 28.02., Mo. 04.03., Mi. 06.03., Mo. 11.03. Ende SBF-See Mi. 13.03., Beginn SKS Mo. 18.03., Mi. 20.03., Osterferien Mo. 08.04., Mi 10.04., Mo. 15.03. Kartenübungen: Fr. 22.03., Sa. 23.03., Fr. 12.04., Sa. 13.04.		13.01. 20.01. 27.01. 03.02. 10.02.	24.02. 02.03. 09.03.	Fr 26.01. Fr 02.02. Fr 09.02. Osterferien Fr 23.02. Fr 01.03. Sa 02.03. Fr 08.03.	Sa. 23.03. Zur Vertiefung SSS zu empfehlen	Fr. 26.04.	Di 05.03. Di 12.03. Di 19.03.
Kursnr.	248901	248902 / 248953		248905	248907	248909	248910	248913	248914
Prüfung	Sa. 23.03. Theorie	Sa. 23.03. Theorie und Praxis	Sa. 20.04. Theorie	nächste mögl. Theorie, siehe Website, PA DSV*	nächste mögl. Theorie, siehe Website, PA DSV*	Sa. 09.03. Theorie und Praxis			
Kursleiter	Lukas Vogl	Ludwig Vogl / Christiane Vogl		Luck Erlend	Manfred Matheis	Ludwig Vogl	Peter Boot	Ludwig Vogl	Stefan Lang

Schulungsräume: 80538 München, Thierschstr. 46, Wilhelmsgymnasium

*www.sportbootfuehrerscheine.org/

MANNHEIM/LUDWIGSHAFEN

Leitung: Bodo Wawrzinek
Fichtestraße 22
67227 Frankenthal

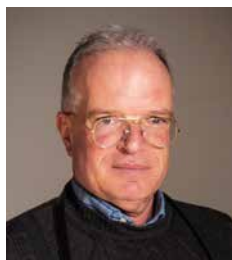
Tel.: 06233/29 89 80
E-Mail: wawrzinek@dhh.de
www.dhh.de/mannheim

*Allen ein frohes
Fest, ein guten
Rutsch und ein
erfolgreiches
2024*



Kursnr.	Veranstaltung	Termin	Dauer
248601	Sportbootführerschein See	15.01.24	8 Mo
248602	Sportküstenschifferschein	18.01.24	8 Mi+1 Sa
248603	Short Range Certificate/UBI	12.02.24	4 Mi (Online-Kurs)
248604	Sportseeschifferschein SSS (Nav/Wetter)	21.02.24	10 Mi
248605	Sportbootführerschein See	12.03.24	8 Di
248606	Sportküstenschifferschein	04.04.24	7 Do + 2 Sa
248607	Sportseeschifferschein SSS (Recht/SM)	07.05.24	10 Di
248608	Long Range Certificate	12.06.24	4 Mi (Online-Kurs)

WIEN



Leitung: Heinz Drstak
Rothneusiedlerstraße 20
A-2332 Hennersdorf

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

TOLLE FOTOS AM ENDE EINES YACHTTÖRNS

Als einzige DHH-Ausbildungsstelle bietet die Zweigstelle Wien ein Wochenend-Seminar mit dem Thema „*Fotografie an Bord*“ an. Die Idee dahinter: Nur allzu gerne wollen Segler und Motorbootfahrer von ihren Yachtreisen, Ausbildungstörns und Schulungen gute Fotos mit nach Hause bringen. Nicht immer gelingt das, weil manchmal einfache technische Kenntnisse, gestalterische Grundlagen und Ideen fehlen. Einfaches Fachwissen und ein wenig Praxis sollen im Rahmen eines Workshops vermittelt werden, damit unwiederbringliche Erinnerungen in Form von eindrucksvollen Fotos dokumentiert werden können.

Der zweitägige Workshop ist für Benutzer von Digitalkameras, von Smartphones über Kompaktkameras bis zu diversen Systemkameras geeignet. Eine eigene Kamera mitsamt Speichermedien muss mitgenommen werden. Im Anschluss an ein wenig Theorie sind praktische Übungen vorgesehen, vor allem rund um klassische Motive der Reise-, Yacht- und Personenfotografie.

Das Seminar kann über die DHH-Website unter der Kursnummer 249105 gebucht werden.

**Termin ist das Wochenende 27. und 28. April 2024.
Teilnahmegebühr 80,- Euro.**



EHRENNADELN

GOLDENE EHRENNADEL FÜR 50 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Michael Begeré	Meerbusch
Manfred Birkner	Hünstetten
Reinhard Burkenstein	Nürnberg
Hans-Jürgen Burkhardt	Reichelsheim
Detlef Christiansen	Blieskastel
Prof. Dr. Georg Clauss	Heilbronn
Äuke Conradi	Heikendorf
Dr. Rango Dietrich	Hamburg
Eckhardt Dingwort	Hamburg
Martin Dobrindt	Reinfeld (Holstein)
Friedrich Dräxlmaier	Landshut
Dr. Hajo H. Feldmann	Haibach
Klaus Fraedrich	Unna
Siegfried Freiburger	Hemhofen
Carlos Frühbeck Olmedo	Fuente del Fresno, SPANIEN
Jürgen Haarmann	Dortmund
Christoph Helsper	Jülich
Regina Hofmann	Nürnberg
Gerd P. Hopp	Rosenheim
Dieter Horn	Oberstenfeld
Martin Hüser	Düren
Hans Michael Jebson	Hong Kong, HONGKONG
Wolfgang Kaess	Stuttgart
Kornelia Kaufmann	Hamburg
Dr. Stephan-Andreas Kaulvers	Hatten
Horst Kiefert	Wolfenbüttel
Michael Klee	Neumünster
Dietrich Kohlschmidt	Hamburg
Dr. Ortger Krantz	Grünberg
Jörg Krüger	Laubach
Dieter Lohse	Bad Salzuflen
Ulrich Metzloff	Wuppertal
Jens Mühlmeister	Haan
Klaus Neubert	Berlin
Kai Nicolai	Berlin
Friedrich Niederfahrenhorst	Sonthofen
Reinhard Nobbe	Stuttgart

Jochen Peters	Hamburg
Dr. Susanne Rück	Marburg
Tilman M. Ruth	Frankfurt
Dr. Klaus-Jürgen Sattler	Wolfratshausen
Rolf Scheidig	Neunkirchen
Guido Schiffer	Bonn
Dr. Hans-Christoph Schimmelpfennig	Gauting
Martin Schulten	Hamburg
Volker Strelow	Gummersbach
Dr. Holger Strohscheer	Berlin
Dr. Friedrich Tengelmann	Düsseldorf
Jürgen Vahlberg	Kirchheim
Dr. Albrecht Völkel	Mettmann
J. Manuel von Möller	Köln
Stephan Walther	Wuppertal
Dr. Tyll Weber-Carstanjen	Ludwigsburg
Rolf Weidelt	Bremen
Harald Weissflog	Ennepetal
Joachim Wendel	Solingen
Peter Wilhelmi	Burgdorf
Erdmann Wölk	Ranstadt
Erich Zippel	Erlangen

SILBERNE EHRENNADEL FÜR 40 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Dr. Bernd Auer	Holzkirchen
Jörn Tim Bahns	Heidelberg
Tobias Bartels	Düsseldorf
Gesche Behrens	Hamburg
Georg Berthold	Fürth
Katharina Busch	Ingolstadt
Matthias Clemens	Bad Segeberg
Gert-Oliver Dreckmann	Hamm
Dr. Harald Endemann	München
Axel Friedewald	Hamburg
Dietrich Gareiß	Chieming
Kerstin Harms	Albersdorf
Brigitte Höfle	Uhingen
Gerhard Höfle	Uhingen

Klaus Hürter	München
Ragna Kirberg-Siemer	Friedberg
Dr. Alexander Klarman	Bad Schönborn
Thomas Lattenmayer	Bad Homburg
Hans-Werner Marquardsen	Löhne
Andreas-Alexander Maul	Hannover
Dr. Günther Metzner	Bad Homburg
Lukas Pachinger	München
Cornelia Paul	Hamburg
Birte Paulsen	Dänischenhagen
Dorothea Roggel	Düsseldorf
Christian Sahr	Bad Homburg
Kerstin Schaefer	Hamburg
Markus Schiller	Handewitt
Bernd Schmieder	Münchberg
Christian Schoenung	Anweiler
Johannes Schuster	Rosengarten
Dr. Werner Sinzig	Nussloch
Barbara Steinbrinker	Bad Soden
Dr. Rainer Terinde	Ulm
Cedric van Beek	Essen
Thomas Michael Velten	Bad Soden
Heinrich Völklein	Prien
Manfred Waldinger	Simbach a. Inn
Jochen Wiegand	Bargteheide
Klaus Wildhagen	
Dr. Christoph Willeke	Hannover
Frank Wörmann	Bergkamen
Harald Zeidler	Hohenfelde

BRONZENE EHRENNADEL FÜR 25 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Ala Eldin E. Al Weissi	Bremen
Waltraud Arnold	Sindelfingen
Jan Bakker	Ottobrunn
Gerd Bär	Löwenstein/Hößlinsülz
Harald Baum	Hamburg
Marc Becker	Castrop-Rauxel
Manfred Börker	Büttelborn



Patrick Florian Bornikoel	München	Dr. Daniel Kendziur	München	Klaudia Schaedle	Prien
Philipp Brandauer	Eutingen	Peter Klein	Essen	Dr. Hans-Joachim Schelske	Simmozheim
Thomas Brandt	Geesthacht	Harald Kloss	Hannover	Marc Scheper	Bremen
Fabio Brill	Frankenthal	Thomas Kohlert	Rheinbach	Christian Schiffmann	Berlin
Manfred Buck	Weil der Stadt	Heinz Kostka	Salzgitter	Jens Schnorbus	Duisburg
Dr. Klaus Busch	Dortmund	Wolfgang Kozsar	Stephanskirchen	Barbara Schröder-Panick	Dortmund
Hans Christl	München	Michael Kraemer	Brakel	Sigrun Schumann	Karwe
Jilina Dabelstein	München	Klaus-Jürgen Krohn	Quickborn	Caroline Schumann	Hamburg
Jürgen Dinter	München	Dr. Charles Kai Lange	Düsseldorf	Christian Schuster	Düsseldorf
Dr. Anna-Katharina Doepfer	Hamburg	Hermine Leierseder	München	Florian Schwaiger-Siemann	Friedrichsdorf
Benjamin Dubbers-Albrecht	Bremen	Dr. Jürgen Lenz	München	Brigitte Schwarz	Hamburg
Michael Eber	Pommelsbrunn	Dieter Linke	Berlin	Roland Schwensfeier	
Frank Eberle	Mosbach	Dr. Maja Lüllmann	Breitenbrunn	Catharina Setzepfandt	Hamburg
Nils Ecker	Lübeck	Alexander May	Hohenlockstedt	Bernhard Siegle	Stuttgart
Karl Enk	Miltenberg	Dr. Torsten Meenken	München	Silke Sommer	Bremen
Thomas Fiehn	Königsfeld	Roland Meier	Zürich, SCHWEIZ	Uwe Sterr	Braunschweig
Antje Maria Fillibeck	Hümmerich	Laurent Meister	Stuttgart	Dr. Dietmar Stucke	Düsseldorf
Frank Fischer	Hannover	Anja Menck	2281SR Rijswijk, NIEDERLANDE	Joachim Surkamp	Krefeld
Thiemo Flebbe	Mannheim	Prof. Bärbel Mertsching	Hamburg	Detlev A. Syblik	Wassertrüdingen
Stefan Forster	Auggen	Andreas Metten	Hamburg	Alexandra Tewes	Reichenberg
Christopher Fronzek	Elmshorn	Katja Meyer	Hamburg	Andreas Thiess	Hannover
Werner Fründ	Iserlohn	Angelika Michel	Düsseldorf	Peter Thümen	Paderborn
Jan Gackenholtz	Berlin	Sönke Christian Mühlfeld	Obertshausen	Ralph Viehhofer	Höxter
Thorsten Gaubisch	Wunstorf	Lutz-Henning Müller	Mohrkirch	Sina Viehhofer	Höxter
Dr. Sabine Goodall	München	Ralf Peter Müller	Bad Bramstedt	Domenica von der Schulenburg	
Oliver Gradtke	Reutlingen	Dr. Christa Müller	Bad Soden	Hartmut Weinmann	Fellbach
Helene Graf	Engen	Friedrich Muschik	Bad Soden	Dr. Andreas Weiss	Horgen, SCHWEIZ
Ulrich Graf	Engen	Mona Mylaeus	Neustadt	Michael Wendt	Wedel
Charlotte Grimberg	Köln	Julia Neubauer	Rimsting	Maximilian-Alexander	
Bernd Gute	Heidelberg	Uwe H. Neumann	Neu-Isenburg	Camillo Wenzel	Brombach
Peter Heemskerck	Ebersberg	Dirk Nickchen	Oberding	Ingmar M. Wienen	Köln
Kerstin Heinemann	Gräfeling	Klaus Oehm	Bad Vilbel	Joachim Wilcke	Kronberg
Oliver Held	Wunstorf	Johannes Parmentier	Bockhorn	Reemt Windhausen	Hildesheim
Claudia Held	Wunstorf	Cornelia Pasch	Frankfurt	Hans Stefan Winkler	Ludwigshafen
Angelika Herzog	Poing	Matthias Pasch	Leipzig	Otmar Winkler	Dresden
Marc-Oliver Hoffmann	Haan	Dieter Preis	Leipzig	Harriet Elisabet Witt	Kiel
Christian Hoffmeister	Solingen	Roland Preuß	München	Beyza Yekebas	Köln
Keno Horn	Marzling	Baldur Reitzner	Berlin	Paul Zimmermann von Siefert	Aschau
Dr. Gerhard Huss	Nördlingen	Klaus Ruppert	Kolbermoor	Susanne Zimmermann	
Sandrine Jacquain-Gradtke	Reutlingen	Prof. Wilhelm Rust	Bruckmühl	von Siefert	Aschau
Josef Jeßberger	Brannenburg	Bettina Sauter	Langenhagen	Christiane Zitzer	Gauting
Maximilian-Josef Kaulvers	Hamburg		Stuttgart		

Ab 2024
verschickt der
DHH die Beitrags-
rechnung per
E-Mail (soweit
bekannt).

INFO

Wir würden uns freuen, wenn Sie folgende
Hinweise beachten würden:

Allgemeine Hinweise zur notwendigen Trennung von Mitgliedsbeitrag und Spenden:

- Der DHH ist zwar ein gemeinnütziger Verein (e.V.), wir haben aber nach § 53 der Abgabeordnung keinen mildtätigen Zweck, so dass die Mitgliedsbeiträge bei der Steuererklärung nicht als Spende deklariert werden können. Dies wäre nur möglich, wenn unser Verein nicht nur laut Satzung, sondern auch tagtäglich praktisch gelebt Personen selbstlos unterstützt, die aufgrund ihres körperlichen, seelischen oder geistigen Zustands auf Hilfe angewiesen sind oder die nur sehr geringe Bezüge zu Leben erhalten.

Wir müssen als DHH e.V. daher klar zwischen Mitgliedsbeiträgen und Spenden unterscheiden. Damit wir Ihre mögliche Spende als solche auch klar erkennen können, bitten wir um möglichst getrennte Zahlungen und/oder einen deutlichen Hinweis.

Um unsere Mitgliedsdatenbank auf dem aktuellen Stand zu halten und die Mitgliedsbeiträge korrekt zu verbuchen, bitten wir um Ihre Unterstützung und Mitteilung bei Änderungen an dhh@dhh.de.

Allg. Informationen / Persönliche Daten:

- Sind Sie umgezogen? / Hat sich Ihre Anschrift vielleicht geändert?
- Bei Familien: Ist vielleicht ein Kind ausgezogen und hat jetzt eine eigene Anschrift?
- Haben Sie Ihre E-Mail-Adresse gewechselt?
- An Mitglieder mit Teilnahme am Lastschriftverfahren: Haben Sie Ihre Bankverbindung gewechselt? Dann bitten wir um Angabe Ihrer neuen aktuellen Bankverbindung.
- An Mitglieder ohne Lastschrift: Möchten Sie den Mitgliedsbeitrag zukünftig bequem einziehen lassen? Bitte Ihre Bankverbindung aufgeben.
- An Studenten/Auszubildenden, Freiwilligendienstleistende: Bleibt dieser Status bei Ihnen auch in 2024 weiter bestehen? / Für einen reduzierten Mitgliedsbeitrag bitten wir um einen Nachweis. Dies erspart Ihnen und uns nachträgliche Korrekturen bei den Beitragssätzen.
- Wir bitten, die Beiträge möglichst einzeln je Mitglied zu überweisen und nicht im z. B. Familienverbund.

Hinweis: Wir konsolidieren unsere Bankverbindungen und zukünftig bitten wir die folgende Kontoverbindung für Überweisungen zu verwenden: IBAN DE69 2007 0000 0483 9080 00, Deutsche Bank BIC DEUTDE33HAN



Auf See? Aber sicher!

Ob Sport- oder Berufsschiffahrt, für den Freizeitbereich oder für die Feuerwehr: KADEMATIC hat nahezu für jedes Einsatzgebiet die passende Rettungsweste.

RETTUNGSWESTEN SOLLEN VOR ALLEM EINS: Den Kopf der im Wasser treibenden Person über der Wasseroberfläche halten, um so das Ertrinken zu verhindern. Zudem sind Rettungswesten mit Auftriebsmaterial, oder Luftkammern ausgestattet. Sie sorgen dafür, den Körper im Wasser zu stabilisieren und können so eine schwimmfähige Lage ermöglichen. Damit bieten sie höchste Sicherheit für entspanntes Segeln oder Motorbootfahren.

Rettungswesten gibt es in verschiedenen Ausführungen. Welche Weste für wen am besten geeignet ist, entscheidet oftmals das Einsatzgebiet. Denn in küstennahen Gewässern, auf Seen oder Flüssen, brauchen Träger*innen mit oftmals sommerlicher Bekleidung weniger Auftriebskraft, hier reicht die 150 Newton-Auftriebsklasse. „Wir haben aber auch Rettungswesten, die für alle Fahrgebiete entwickelt wurden“, erklärt Silke Breig, Geschäftsführerin von KADEMATIC. „Die Rettungswesten der 275 Newton-Klasse beispielsweise zeichnen sich durch einen angenehmen Tragekomfort aus“, sagt Silke. Bei der Wahl der passenden Weste spielt jedoch auch die Kleidung eine Rolle. Wer im schweren Ölzeug auf küstenfernen Gewässern unterwegs ist, sollte eine entsprechende Weste wählen, die auch bei rauen Bedingungen mit viele Kleidungsschichten angenehm zu tragen empfunden wird. „Auf jeden Fall sollte man die Weste anprobieren“, sagt Silke und rät vom Kauf im Internet ab. „Denn auch wenn nahezu alle unsere Westen ergonomisch geformt sind und sich durch verstellbare Gurte individuell einstellen lassen, ein Gefühl sollte man dennoch bekommen, wie die Weste beispielsweise über der Jacke, an der Schulter oder im Nacken sitzt. Eine Rettungsweste, die unbequem erscheint und nicht getragen wird, hilft niemanden“, ergänzt Silke. Denn Rettungswesten können in Notsituationen den Unterschied zwischen Leben und Tod ausmachen.

Damit eine Rettungsweste auch zuverlässig ihre Aufgabe erfüllt, muss sie regelmäßig gewartet werden. „Wann und wie oft eine Weste in die Wartung muss, gibt immer der Hersteller vor“, erklärt Silke,

Geschäftsführerin des Rettungswestenherstellers. Das Unternehmen mit Sitz in Wedel bei Hamburg ist Mitglied im Fachverband Seenotrettungsmittel e.V. (FSR).

„Bei der Wartung ist es wichtig, dass diese fachgerecht, von einer durch den Hersteller autorisierten Wartungsstation oder am besten vom Hersteller selbst durchgeführt wird“, sagt Silke. Nur dann wird die Weste mit der FSR-Service-Plakette ausgestattet. Ähnlich wie beim Auto, wird auf dieser Plakette das Datum für den nächsten Wartungsintervall vermerkt.

„Auch wenn die Weste regelmäßig und fachgerecht überprüft wurde, irgendwann macht das Material schlapp“, erklärt Silke. Sonne, Wind, der Salzgehalt des Wassers und das regelmäßige Tragen setzen jedem Material zu. Zusätzlich entschwinden kontinuierlich die Weichmacher des Gewebes, ein Prozess, der auch bei noch so guter Pflege und Wartung nicht zu stoppen ist. Deshalb ist die Lebensdauer entsprechend der Produkthaftung und der europäischen Verordnung für Persönliche Schutzausrüstung begrenzt.

Weststoffwesten hingegen sind wartungsfrei, jedoch empfiehlt der Verband, auch diesen Typ vor Gebrauch gründlich zu sichten. Denn auch Risse, oder Einschnitte der Gurtbänder, können zu einer Beeinträchtigung führen. Der FSR Verband empfiehlt daher, Feststoffwesten nach 10 Jahren auszutauschen.

• Kleiner Tipp:

Wer seine Rettungsweste für die kommende Saison wieder geprüft haben möchte, sollte sie jetzt in die Wartung geben.

Sturmflut an der Ostsee

All Hands on Deck!

Die Sturmflut an der Ostsee im Oktober stellt das gesamte Netzwerk von Pantaenius auf die Probe, vom Kundendienst über die Schadenabteilung bis zu den Sachverständigen unseres Havariekommisariats MCS. Chronik einer Katastrophe, die Hand in Hand bewältigt wird.

Die ersten Hinweise auf eine bevorstehende Sturmflut gehen Anfang der 42. Kalenderwoche ein. Am Dienstag, den 17. Oktober sagen die Langfristprognosen auf der Webseite des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie Pegelstände bis zu 2 Meter über dem mittleren Wasserstand für Flensburg und 1,60 Meter für Lübeck voraus. Die Marketingabteilung bereitet Warnungen für die Kunden vor. Noch am Dienstag geht eine erste Meldung über die sozialen Netzwerke. Am Donnerstag, den 19. Oktober folgt eine E-Mail an alle Kunden.

Am Freitag, den 20. Oktober ist der Pegel bereits sichtbar gestiegen. Mehrere Tage Ostwind haben das Wasser über eine extrem große Windwirklänge in außergewöhnlich großer Menge an die westliche Ostseeküste gedrückt. Doch der Höhepunkt von Sturm Viktor mit Windgeschwindigkeiten zwischen 50 und 60 Knoten steht noch bevor. Viktor trifft die Häfen zu diesem Zeitpunkt besonders stark: Viele Boote liegen noch im Wasser. Die Eigner warten auf den Krantermin. Riggs und Personings sind noch an Bord und vergrößern die Windangriffsfläche.

Wie nach einem Hurrikan

In der Nacht zu Samstag, den 21. Oktober kommt es deutlich schlimmer als die meisten

erwartet haben. In der Flensburger Förde steigt der Pegel auf über 2 Meter über dem mittleren Wasserstand: eine sehr schwere Sturmflut. Noch in der Nacht reisen die ersten Sachverständigen von MCS im Auftrag von Pantaenius an die Ostsee.

Am Morgen werden die Schäden dann sichtbar. Glück im Unglück: Es sind keine Verletzten zu beklagen. Doch in den Häfen an der westlichen Ostseeküste haben hunderte von Booten Schaden genommen. In Kiel-Schilksee sind 45 Yachten gesunken, in Damp 30 und in Maasholm ebenfalls 30. Weitere an der Schlei und in der Flensburger Förde.

Eine solche Ballung von Einzelschäden durch ein einziges Ereignis – die Versicherungsbranche spricht von einem Kumulschaden – kennt Pantaenius bisher nur von Hurrikans in der Karibik. Doch dadurch weiß das Team, dass es jetzt den Arbeitsmodus ändern muss: All Hands on Deck!

Alle verfügbaren Sachverständigen reisen in die betroffenen Häfen, um die Schäden zu begutachten und zu sammeln.

In der Hamburger Zentrale wird die rund um die Uhr besetzte Schaden-Hotline von zwei auf acht Mitarbeiter aufgestockt.

Taucher, Berger, Werften

Am Sonntag, den 22. Oktober treffen sich die Mitarbeiter von MCS in Hamburg, um die zusammengetragenen Informationen zu sichten und Schäden zu gruppieren. An den Schwerpunkten Schilksee, Damp und Maasholm organisiert MCS die Bergungen und Reparaturen selbst: Taucher, Berger, Werften anfragen und beauftragen.

An anderen Standorten wie zum Beispiel an der Flensburger Förde übernehmen andere Unternehmen. Unterdessen verlegt Pantaenius ein mobiles Büro in den Olympiahafen Schilksee, um für die Kunden ansprechbar zu sein.

Die Teams arbeiten das ganze Wochenende durch, um mit den Bergungen beginnen zu können. Währenddessen nimmt der Kundendienst die Anfragen besorgter Eigner entgegen, die sich fragen, was aus ihren Booten wird. Alleine am Montag, den 23. Oktober nimmt die Hamburger Zentrale 739 Anrufe entgegen. 160 E-Mails gehen ein. Inzwischen sinken an der Ostsee die Pegel wieder. Das ablaufende Wasser nimmt treibende Yachten mit. Mit dem Pantaenius-RIB können Mitarbeiter herren- oder antriebslose Boote in den Hafent bringen.

Nach 16 Tagen alle gehoben

Am Montag nach dem Sturm ist ein 30-Tonnen-Kranponton vor Ort in Schilksee, um die ersten gesunkenen Yachten zu heben. Aufländiger Wind behindert die Aufräumarbeiten in den folgenden Tagen immer wieder. Bei Windstärke 5 herrscht eine kabbelige See. Die Taucher müssen wachsam sein. Zu den Riggs und Leinen der untergangenen Boote kommen nun noch Strömungen und schlechte Sichtverhältnisse. Das Team arbeitet das zweite Wochenende durch. Die Routine steht: Boot für Boot wird geborgen und besichtigt.

Bei Totalverlusten erhält der Eigner im Rahmen der Pantaenius Yacht-Kaskoversicherung die feste Versicherungssumme abzüglich erzielter Restwerte. Diese zu bestimmen, kann sehr komplex sein. Daher bietet Pantaenius an, die Erzielung etwaiger Restwerte im Auftrag des Eigners zu übernehmen. Beschädigte Schiffe werden zum Verkauf an Bastler angeboten. Bei der Entsorgung von nicht zu rettenden Booten arbeitet Pantaenius mit dem Lindenau Maritim-Park unter Leitung der Yacht- und Bootswerft Rathje zusammen.

Teilschäden werden besichtigt, gegebenenfalls mit Sachverständigen, und gegen Rechnung reguliert. Am Dienstag, den 7. November – in Damp und Maasholm sind die Wracks bereits aus dem Hafenbecken entfernt – birgt das Team auch in Schilksee das letzte Boot, eine Princess 61. Insgesamt hat die Sturmflut an der Ostsee 2000 Yachtschäden verursacht. 300 Boote sind gesunken, davon hat MCS 130 geborgen. Bei Pantaenius sind rund 400 Schäden gemeldet worden, davon 60 Totalverluste. Das Schadenvolumen liegt bei 7 Millionen Euro. Der Marktschaden insgesamt wird auf 20-25 Millionen Euro geschätzt.

Scannen Sie den QR-Code für Videos mit Eindrücken von den Aufräumarbeiten nach der Sturmflut an der Ostsee.

[youtube.com/@PantaeniusHH/videos](https://www.youtube.com/@PantaeniusHH/videos)

Die Ostsee-Sturmflut richtete auch im Hafen von Maasholm schwere Schäden an



Der nächste
Redaktionsschluss:
DER BLAUE PETER
02/2024
02.02.2024



Foto: Georg Hilgemann

Deutscher Hochseesportverband HANSA e.V.

DHH 

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 Segel- ausbildungsverein und gilt als erste Adresse für Segelausbildung. Die DHH-Yachtschulen in Glücksburg und am Chiemsee verfügen über eine Flotte von insgesamt rund 200 verbands- eigenen Booten und Yachten vom Opti bis zur 19-Meter-Yacht. Sie bilden jährlich über 7.000 Seglerinnen und Segler aus. Der DHH ist gemeinnützig, jeder kann Mitglied werden. DHH- Mitgliedern steht die ganze Welt des Segelns offen: Segelkurse für alle Scheine, erlebnisreiche Ausbildungstörns auf den Revieren diesseits und jenseits des Atlantiks, Theorie-Fortbildung und Seglertreffs in vielen Städten in Deutschland und in Österreich. Alle Angebote finden Sie im aktuellen DHH-Programm auf unserer Homepage www.dhh.de, oder lassen Sie sich gern telefonisch beraten unter 04631-6000-0.

HANSEATISCHE YACHTSCHULE HYS

Philosophenweg 1, 24960 Glücksburg

Tel.: 0 46 31/60 00 - 0

Fax: 0 46 31/60 00 22

E-Mail: hys@dhh.de

CHIEMSEE YACHTSCHULE CYS

Harrasser Straße 71-73, 83209 Prien

Tel.: 0 80 51/17 40 und - 6 29 13

Fax: 0 80 51/6 26 92, E-Mail: cys@dhh.de

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Hochseesportverband
HANSA e.V., Hamburg
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

Verlag & Anzeigen:

John Warning C. C. GmbH

Wiesendamm 9

22305 Hamburg

Tel.: 040/53 30 88-80

www.johnwarning.de

Druck:

Silber Druck oHG

Otto-Hahn-Straße 25

34253 Lohfelden

DER BLAUE PETER erscheint vier Mal im Jahr und wird auch im Internet, z. B. auf www.dhh.de, veröffentlicht. Für Mitglieder des DHH ist der Bezug durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Rechte und Nachdruck:

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









Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

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

    #teamseenotretter



— Spendenfinanziert —

WEIL ES JETZT DRAUF ANKOMMT

BESUCHEN
SIE UNS AUF DER
BOOT DÜSSELDORF
HALLE 10
STAND F40

TAUSEND GRÜNDE,
EIN PARTNER

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN