

Der *Blaue Peter*

Zeitschrift für Segeln und Segelausbildung • 80. Jahrgang

01

25



1925 - 2025

Jahre
DHH 

HYS bekommt drei marktneue
J-40-Yachten zum 100. DHH-Jubiläum

Mitgliederversammlung an der
Chiemsee-Yachtschule in Prien

Jubiläumsbuch – alle Links
und Bestellmöglichkeiten

DHH-JUBILÄUMSBUCH IST DA!

Interessenten für das neue DHH-Buch „**Ein Jahrhundert Ausbildung im Segelsport 1925 bis 2025**“ können es ab Januar 2025 bestellen.

Das Werk von elf weiblichen und männlichen Autoren schildert auf über 160 Seiten, garniert mit zirka 300 Fotos, die Geschichte unseres Verbandes von Anbeginn an über die Nazizeit, den Wiederaufbau bis heute. Es ist mit einem festen Einband versehen und sollte in keinem Bücherbord von DHH-Mitgliedern fehlen!

Der Preis für das Buch liegt bei 29 Euro plus 5,90 Euro Versandkosten (ab einem Wert über 50 Euro ist die Bestellung kostenlos).

Alle Infos zu Bestellung und Bezahlung sind zu finden unter www.foerst-class.de/dhh/buch.



LIEBE SEGLERINNEN UND SEGLER,

die Flensburger Förde und der Chiemsee haben uns im abgelaufenen Jahr wiederum eine wunderbare Saison ermöglicht. Zufriedene Teilnehmerinnen und Teilnehmer, eine hochmotivierte Stammmannschaft und überaus engagierte Ehrenamtliche – kurz wir alle im DHH – haben zu einem auch betriebswirtschaftlich sehr guten Ergebnis beigetragen.


Die **Winterarbeiten** sind in vollem Gang, und wir blicken mit großer Vorfreude auf das im wahrsten Sinn des Wortes einzigartige **Jubiläumjahr**. Ein Jahrhundert Ausbildung im Segelsport ist wahrlich etwas ganz Besonderes. Rechtzeitig ist eine bemerkenswerte **Chronik** dieser 100 Jahre erschienen, welche den Verband auch in seinen kritischen Abschnitten umfassend darstellt. Es lohnt sich, dieses Werk zu bestellen und zu lesen.

Das **100 jährige Bestehen des DHH** werden wir am Samstag den 5. Juli an der Chiemsee Yachtschule mit einem Tag der offenen Tür feiern. An der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg feiern wir vom 14. bis 19. September mit Jubiläumsregatten. Der ganztägige Festakt mit Festreden, Tag der offenen Tür, festlichem Abendessen und einer anschließenden Party findet am Samstag, den 20. September in den Räumlichkeiten der HYS statt.

Wir wollen jedoch nicht nur feiern. Wir alle gemeinsam möchten mit Vorstand und Verwaltungsrat zu diesem einmaligen Ereignis ein besonderes Zeichen setzen. Die Hochseeflotte der HYS benötigt im Bereich von 37 bis 40-Fuß-Yachten neues Material. Nach monatelanger Recherche und Besuch mehrerer Werften in Europa haben wir uns für die **neue J/40 von J/Composites** in Frankreich entschieden. Diese von verschiedenen Testern hochgelobte Marktneuheit erfüllt in ihrer Vielseitigkeit unsere Ansprüche. Das große Achtercockpit mit Doppelerstand und jeweils drei Winschen an beiden Seiten ermöglicht eine intensive Ausbildung. Unter Deck überzeugt nicht nur der große Kartentisch mit der Möglichkeit, diverse Navigationsgeräte zu positionieren. Auch der hochwertige Innenausbau mit seetauglicher Raumgestaltung unterstreicht den „cruising comfort“. Von den ausgezeichneten Segeleigenschaften und dem „offshore speed“ konnten wir uns vor La Rochelle selbst in einem Praxistest überzeugen. Anspruchsvolles Segeln und hochwertige Ausbildung sind garantiert. Die von Beginn an partnerschaftliche Kommunikation mit dem französischen Ansprechpartner und der Sitz des deutschen Vertreters in Kappeln an der Ostsee, mit dem wir seit Jahren zusammenarbeiten, hat die Entscheidung zusätzlich beeinflusst.

Mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit unseres Verbandes und in Vertrauen auf unsere stabile Mitgliedschaft haben wir uns entschieden drei Yachten dieses Typs zu bestellen. Die Yachten werden im Laufe des Jahres an der Hanseatischen Yachtschule eintreffen.

Titelbild J/40: Charles Drapeau

	DHH-INTERN	
	Mitgliederversammlung 2024	04
	Bericht zum Jahresabschluss	10
	Neue J/40	14
	DHH-SCHULEN	
	HYS: Ausbilder-Törn	18
	HYS: Junge-Leute-Törn	22
	CYS: Vorausschau	28
	CYS: Sommerferien am Chiemsee	30
	CYS: Praktikantin Lili	31
	DHH-SERVICE	
	Familiennachrichten	32
	Zweigstellen	33
	Seglertreffs	39
	Informationen, Impressum	46



Testsegeln J/40 vor La Rochelle

Für dieses Leuchtturmprojekt bitten wir wie immer um Ihre Unterstützung. Nur deshalb haben wir auf eine Zwangsumlage auch diesmal wieder verzichtet. Mit einer **Spende** würden Sie dieses herausragende Projekt unserer Segelausbildung unterstützen und die wiederum erleichtern. Selbstverständlich können Sie Ihre Spende steuerlich absetzen.

Liebe Mitglieder, wir alle haben Großes vor in diesem Jahr und möchten Sie bereits jetzt an den Chiemsee und die Flensburger Förde einladen. Wir freuen uns auf Sie.

Ich wünsche uns allen ein gesundheitlich und seglerisch gutes Jahr 2025 und verbleibe mit den besten Grüßen

Ihr Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann

SPENDENKONTO DHH: Deutsche Bank AG Hamburg, IBAN: DE69 2007 0000 0483 9080 00 / BIC: DEUTDE33HAN

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2024

Der neue Vorstand.
Von lks: Stephan Forst, Christoph Valentin, Dr. Jan Rutjes,
Karoline Otting, Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann, Arvid Graeger



Fotos: Henning Steinbrinker

DER DEUTSCHE HOCHSEESPORTVERBAND IST FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET

In diesem Jahr fand die Ordentliche Mitgliederversammlung bei traumhaftem Wetter bereits zum dritten Mal an der Chiemsee Yachtschule statt. Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann eröffnete um 10:32 Uhr die Versammlung im lichtdurchfluteten Speisesaal.

Zunächst gedachten die Teilnehmenden der 45 verstorbenen Mitgliedern in einer Schweigeminute. Im Anschluss daran stellte der 1. Vorsitzende die form- und fristgerechte Einladung durch Veröffentlichung der Einladung und Tagesordnung im Blauen Peter fest.

An der Mitgliederversammlung nahmen 117 interessierte Mitglieder persönlich teil. Von 45 weiteren Mitgliedern wurde das Stimmrecht

übertragen und somit lagen 162 Stimmberechtigungen vor.

Prof. Dr. Dr. Hoffmann begrüßte insbesondere den langjährigsten Vorsitzenden Hans Bentzin mit seiner Frau Antje, den ehemaligen langjährigen Schatzmeister Henning Steinbrinker mit seiner Frau Barbara und den ehemaligen langjährigen Geschäftsführer Lutz-Henning Müller.

Der 1. Vorsitzende berichtete über die Jahre

2023 und 2024. Der DHH sei auf einem guten Weg. Das Jahr 2023 verlief sehr gut, was im weiteren Verlauf der Mitgliederversammlung auch anhand der Zahlen deutlich wurde. In 2024 waren die Lehrgänge bis Saisonende fast ausgebucht und somit ist der DHH nahezu an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen. Auch die Törns an der Hanseatischen Yachtschule erfreuten sich großer Beliebtheit. Dennoch sind diese kein Selbstläufer und müssen im Auge behalten werden.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Schomerus wurde satzungsgemäß vom Verwaltungsrat beauftragt, den Jahresabschluss 2023 zu prüfen. Dies ist geschehen und die Prüfung hat keinerlei Beanstandungen ergeben. Die Finanzen wurden als geordnet festgestellt.

Herr Petzold und Frau Schack aus der Geschäftsstelle in Hamburg haben hierbei sehr gut unterstützt. Prof. Dr. Dr. Hoffmann betonte ausdrücklich die gute Zusammenarbeit. Weiterhin bedankte er sich bei Magnus Virchow, dem externen IT-Berater des DHH.

Wie bereits im Blauen Peter berichtet, ist Frau Antje Schäfer als Leiterin der Geschäftsstelle des DHH im Oktober 2024 auf eigenen Wunsch ausgeschieden. Weiterhin hat Martin König, der die Buchhaltung unterstützte, den DHH auf eigenen Wunsch verlassen. Das Arbeitsfeld von Antje Schäfer wurde sofort von Jochen Kopf, Schulleiter der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg, übernommen: Mitgliederbetreuung, Programmbearbeitung 2025 und Implementierung in die DHH-Webseite sowie das große Thema Marketing werden von ihm mit außergewöhnlichem Einsatz bearbeitet. Zusätzlich hat er die neue Software Document Capture implementiert, welche die Rechnungsverwaltung deutlich vereinfacht. Alle Fragen, die bisher bei Frau Schäfer aufgelaufen waren, werden von Herrn Kopf von nun an umfassend bearbeitet.

Das Jahr 2024 lässt sich auch in Zahlen darstellen: Der DHH wird dieses Jahr mit einem herausragenden operativen Ergebnis I von über 600.000 EUR abschließen und damit bereits im dritten Jahr sehr gute Ergebnisse erzielen. Die langfristigen Verbindlichkeiten werden auf 1,1 Millionen Euro gesenkt. Es musste seit vier Jahren keine Darlehensverpflichtung mehr eingegangen werden.

Prof. Dr. Dr. Hoffmann unterstrich an dieser Stelle die sehr gute wirtschaftliche Entwicklung in den letzten Jahren. Gezielte Investitionen tragen dazu bei, z.B. Kosten im Instandhal-



Die Mitgliederversammlung im Speisesaal der CYS

tungsbereich zu sparen (Gebäude und Flotte), so dass mit positiver Ergebnisentwicklung sukzessive die Darlehen Jahr für Jahr reduziert werden und man Neuinvestitionen aus eigenen Erträgen stemmen kann und somit keinerlei neue Kredite aufnehmen muss.

Allein in diesem Jahr wurden beide Schulen mit einer großflächigen Photovoltaikanlage zur umweltfreundlichen Energieversorgung ausgestattet; am Chiemsee auch mit Batteriespeicher. Es wird bei einem Investitionsvolumen von 400.000 EUR mit einer Einsparung von etwa 50.000 EUR pro Jahr an Stromkosten gerechnet.

Im Jahr 2024 wird der DHH ein ähnliches Ergebnis wie im Jahr 2023 erzielen.

Die Stimmung an beiden Schulen war geprägt durch große Zufriedenheit und allgemeiner Zustimmung zu den Angeboten. Die Gebäude,

das Gelände und der Schiffspark befinden sich an beiden Schulen in sehr gutem Zustand. Der stabile Stamm an hauptamtlichen Mitarbeiter/innen und die ehrenamtlich Tätigen kümmern sich in bemerkenswerter Weise um die Teilnehmer/innen. Die Mitgliederversammlung unterstrich dies mit einem großen Applaus.

Für das Jahr 2025 wurde an beiden Schulen ein attraktives Kursprogramm erstellt. Es wurde am 10.10.2024 auf der Webseite veröffentlicht. Am Tage der Mitgliederversammlung lagen bereits Buchungen in einem Volumen von 800.000 Euro vor, was knapp dem Vorjahresniveau entspricht.

Es wird keine Kurspreissteigerungen im Jahr 2025 geben!

Karoline Otting, 2. Vorsitzende, berichtete von den zehn DHH-Zweigstellen, die von ehrenamtlichen Zweigstellenleiter/innen geführt



**Der 1. Vorsitzende
Prof. Dr. Dr. Tomas Hoffmann**

werden. Stellvertretend anwesend ist die Zweigstelle München, geleitet von Ludwig Vogl mit seiner Frau Christiane. Die Theoriekurse der Zweigstellen sind ebenfalls bereits online und buchbar. Karoline Otting bedankte sich bei allen Zweigstellenleiter/innen für deren unermüdeten Einsatz.

Sie berichtete weiter, dass 2025 mit der Veröffentlichung des DHH-Jubiläumsbuches mit dem Namen „Ein Jahrhundert Ausbildung im Segelsport – 1925 bis 2025“ der Startschuss für das große Jubiläumsjahr fällt. Mehr als zwei Jahre haben sich 11 Autoren aus dem DHH-Kreis mit der DHH-Geschichte auseinandergesetzt und diese in einem Buch zusammengefasst. Es ist ein historisches Werk, welches unter Einbe-

ziehung eines unabhängigen externen Historikers zur Überprüfung der kritischen Zeit (1925 bis 1945) erstellt wurde. Ein besonderer Dank gilt Corinna und Christoph Schumann. Beide haben mit großem Engagement sowie viel Leidenschaft maßgeblich und federführend dieses Projekt begleitet.

Ein Jubiläums-Komitee, bestehend aus Jochen Kopf, Michael Wimmer, Sophie Haider, Christoph Valentin, Arvid Graeger und Karoline Otting ist in Vorbereitung für die Jubiläumsfeiern im Jahr 2025:

- Jubiläumsfeier an der Chiemsee Yachtschule am 05.07.2025
- Jubiläumssiegelwoche mit Regatten auf der Förde vom 14. bis 19.09.2025
- Jubiläumsfeier an der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg am 20.09.2025

Jochen Kopf, Schulleiter der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg, berichtete als erster der beiden Schulleiter über die Saison 2024. Er blickte zurück auf eine erfolgreiche Saison 2024 an der Hanseatischen Yachtschule. Die Nachfrage nach den Hochsee-Etappen-Törns sei zwar etwas rückläufig, aber insgesamt könne man mit der Zahl an Teilnehmer/innen sehr zufrieden sein. Herr Kopf bedankte sich bei den ehrenamtlichen Ausbildern/innen, die in über 300 verschiedenen Kursen 3.000 Teilnehmer/innen erfolgreich begleitet haben.

Es wurde ein Augenmerk auf die Ausbildung der Ehrenamtlichen Ausbilder/innen gelegt. So haben an 13 unterschiedlichen Online- und Präsenz-Seminaren über 200 Ehrenamtliche das Weiterbildungsangebot genutzt.

**Karoline Otting stellt
zusammen mit Prof. Hoffmann
das neue DHH-Buch vor**

*Jochen Kopf berichtete über
personelle Veränderungen an
der Hanseatischen Yachtschule:*

Ausgeschieden sind Gerd Petersen, Klaus Luschert und Andreas Schrank. Neu im Team sind Sarah Bezziche (Büro), Nadja Doerling (Segellehrerin) und Sebastian Knapp (Werft). Weiterhin hat Nick Knupfer sein Volontariat erfolgreich abgeschlossen. In diesem Zusammenhang freute er sich auch einmal mehr über die guten Kontakte der Mitarbeiter/innen zwischen den beiden Schulen, die rund um die Mitgliederversammlung weiter intensiviert wurden.

Herr Kopf berichtete jedoch auch von dem Negativerlebnis „Wasser“. Zwischenzeitlich ist die Sturmflut überstanden und die einhergehenden Probleme im Haus wurden bereits größtenteils behoben.

Zu den Neuanschaffungen an der Hanseatischen Yachtschule gehörte ein neuer Segelsimulator, der sehr beliebt ist und sich auch bewährt hat. In eine Photovoltaik-Anlage ohne Batteriespeicher wurde ebenso investiert. Über eine Ergänzung mit einem zusätzlichen Batteriespeicher wird bereits nachgedacht.



Fotos: Henning Steinbrinker

Zudem wurden IT-Projekte vorangetrieben bzw. weiterentwickelt und Document Capture zur elektronischen Rechnungsbearbeitung erfolgreich eingeführt.

Im Social Media Bereich ist der DHH zwischenzeitlich auch aktiver geworden. Künftig wird beiden Schulen gleichermaßen die Instagram-Präsenz ermöglicht. In naher Zukunft soll auch die Google Suchmaschinenoptimierung weiter vorangetrieben werden, ebenso das Thema SEA.

Der DHH-Online-Shop für Ehrenamtliche soll auf alle Mitglieder ausgeweitet werden. Dieser wird von der Firma Först Class betrieben. Der DHH erhält dabei eine prozentuale Provision.

*Das Kursprogramm 2025 gleicht
dem Vorjahr, jedoch wurde das
Portfolio für Frauen erweitert.*

Abschließend bedankte sich Jochen Kopf insbesondere bei seinen Mitarbeitern und seinem Stellvertreter Michael Dreyer für die sehr gute Zusammenarbeit und den konstant engagierten Einsatz.

Michael Wimmer, Schulleiter der Chiemsee Yachtschule in Prien, begrüßte im Anschluss daran die Teilnehmer/innen der Mitgliederversammlung und brachte seine Freude über die zahlreiche Teilnahme zum Ausdruck.

Herr Wimmer erinnerte an die im Jahr 2022 stattgefundene Mitgliederversammlung an der Chiemsee Yachtschule, bei der auch Herr Eberhard Wienholt anwesend war. Weiterhin an die abgeschlossenen Umbauarbeiten, die damals noch am Anfang standen.

*Die Saison 2024 war eine
gute Saison!*

Zwar gab es am Chiemsee zwei Hochwasserperioden, aber gemeinsam habe man diese Wochen gut gemeistert. Der Segelbetrieb lief



Gastgeber Michael Wimmer

meist ohne große Einschränkungen. In diesem Zusammenhang äußerte Herr Wimmer den Wunsch nach einem Schwimmsteg, der vieles erleichtern würde, auch im Hinblick auf die Möwen. Aus Sicht von Herrn Wimmer ein sehr wichtiges Projekt für die Zukunft.

An der Chiemsee Yachtschule waren in diesem Jahr etwa gleich viele Teilnehmer/innen wie im Jahr 2023. Die Fortgeschrittenen-Kurse der Opti- sowie Junioren-, Katamaran- und Ladieskurse sowie der SBF-Binnen Kurs konnten die Teilnehmerzahlen steigern. Leicht rückläufig hingegen waren die Grundscheinkurse und der SBF-See Kurs.

Neu im Programm 2025 sind zwei SBF-See Wochenendkurse, mit denen insbesondere auch Teilnehmer/innen aus der Region angesprochen werden sollen. Weiterhin sind nun eine „Lady Segelwoche Plus“, eine „Senioren-Segelwoche“ und ein Open-Skiff Kurs an der Chiemsee Yachtschule buchbar. Auch werde man zwei neue K2 Katamarane anschaffen, um das Katamaran-Kursangebot zu erweitern.

Michael Wimmer hob hervor, dass sich in der Saison 2024 so viele ehrenamtliche Ausbilder/innen wie nie zuvor an der Chiemsee Yachtschule engagiert hatten. Ein gutes Signal, ebenso wie die gute Stimmung im Rahmen des Ausbilderabschlusswochenendes.

Michael Wimmer bedankte sich für den außergewöhnlichen Einsatz der Stamm-Mitarbeiter und der ehrenamtlich Tätigen. Weiterhin bedankt er sich bei den Kollegen und Kolleginnen der Hanseatischen Yachtschule für den Besuch an der CYS.

In einer gemeinsamen Ansprache bedankten sich Michael Wimmer und Jochen Kopf bei Prof. Dr. Dr. Hoffmann für seinen außerordentlichen, zeitintensiven ehrenamtlichen Einsatz und überreichten ihm ein T Shirt mit dem Aufdruck der Chiemsee-Koordinaten.

Prof. Dr. Dr. Hoffmann berichtete weiter, dass nach der Trennung von Antje Schäfer und Martin König in diesem Jahr die Aufgaben der Geschäftsstelle neu verteilt wurden. Mit ihrer



Abendstimmung am
Chiemsee

außerordentlichen Kompetenz haben Katja Schack und Michael Petzold die Abgänge in der Buchhaltung kompensiert.

Die Betriebsprüfung Mitte des Jahres für die Jahre 2019, 2020 und 2021 wurde ohne Mängel geprüft. Zudem wurde bestätigt, dass die Geschäfte als gemeinnütziger Verein satzungsgemäß geführt werden.

In seiner Funktion als kommissarischer Schatzmeister präsentierte Prof. Dr. Dr. Hoffmann die Zahlen des Geschäftsjahres 2023 im Vergleich zum Vorjahr.

Bei den Einnahmen wurde ein Rekord von 4,18 Mio. EUR erzielt (VJ 3,973 Mio. EUR). Eine weitere Steigerung sei angesichts der erreichten Kapazitätsgrenzen schwierig. Die Einnahmen der Zweigstellen sowie Einnahmen durch Mitgliedsbeiträge sind in etwa gleichgeblieben.

Es folgte der Bericht des Vorsitzenden des Verwaltungsrates, Dr. Stephan-Andreas Kaulvers. Frau Holz (ehemals Keltsch) wird ihr Amt

im Verwaltungsrat niederlegen. Der Verwaltungsrat schlug vor, Frau Wibke Borrmann (derzeit kooptiert) zu wählen.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Schomekus wurde satzungsgemäß vom Verwaltungsrat beauftragt, den Jahresabschluss 2023 zu prüfen. Dies ist geschehen. Die Prüfung hat keinerlei Beanstandung ergeben. Die Finanzen wurden als geordnet festgestellt.

Die Mitgliederversammlung entlastete den Vorstand und Verwaltungsrat einstimmig.

Prof. Dr. Dr. Hoffmann bedankte sich beim Verwaltungsrat, bei Frau Knopp und Herrn Rose sowie bei Frau Gabriele Baumkötter.

In seiner Funktion als kommissarischer Schatzmeister präsentierte Prof. Dr. Dr. Hoffmann die detaillierten Zahlen zum Haushalts- und Investitionsplan 2025.

Bei den Einnahmen im Lehrgangs- und Törnereich geht man analog der allgemeinerwirtschaftlichen Lage von einem Umsatzrückgang von etwa 10% aus.

Wichtig für den Verband sei ein positiver Blick in die Zukunft. Prof. Dr. Dr. Hoffmann berichtet über das Leuchtturmprojekt. Neben den Feierlichkeiten soll es im Jahr 2025 einen echten Benefit für die Schulen geben. Dies betrifft insbesondere die Flotte in Glücksburg. Geplant ist die systematische Erneuerung der 6er-Flotte (38-40 Fuß Yachten). Im Jahr 2025 werden drei neue 40-Fuß-Schiffe angeschafft. Die Entscheidung fiel auf J/40 Yachten.

Jochen Kopf berichtete über den Auswahlprozess und wie es zu der Entscheidung zu Gunsten der J/40 Yachten kam. Die Auslieferung des ersten Schiffes wird im Mai/Juni 2025 erwartet. Die zwei weiteren Schiffe sollen bis September 2025 ausgeliefert werden.

WAHLEN

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

Nach jeweils einer kurzen persönlichen Vorstellung wurde Dr. Jan Rutjes, bisher Beisitzer im Vorstand, für die Funktion des Schatzmeisters gewählt. Stephan Forst wurde als Beisitzer neu in den Vorstand gewählt und bedankte sich für das Vertrauen. Ebenso Frau Wibke Borrmann, die in den Verwaltungsrat gewählt wurde. Der erste Vorsitzende beglückwünschte alle gewählten Mitglieder und freut sich auf die gemeinsame Arbeit.

Die Wahlen für den Ältestenrat und die Wahlen der Rechnungsprüfer standen in diesem Jahr nicht an.

Die Mitgliederversammlung endete mit einem herzlichen Dankeschön an alle.

Anke Schick



Prof Dr. Dr. Hoffmann
mit dem Verwaltungsrat



Dr. Jan Rutjes wurde zum
Schatzmeister gewählt

WICHTIGE TERMINE 2025

- **Jubiläumsfeier an der Chiemsee Yachtschule in Prien: 05.07.2025**
- **Jubiläumsfeier an der Hanseatische Yachtschule in Glücksburg: 20.09.2025**
- **Mitgliederversammlung 2025: 15.11.2025 an der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg**
Es stehen sehr zahlreiche Wahlen an!

BERICHT ZUR PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES 2023

Sanierung / Ausbau Hansa-Haus der Chiemsee-Yachtschule in Prien Mittelverwendung von Spenden

Der DHH hat im abgelaufenen Geschäftsjahr umfangreiche Erweiterungs- und Instandsetzungsmaßnahmen am Hansa-Haus der Chiemsee-Yachtschule in Prien am Chiemsee abgeschlossen.

Die Erweiterungsmaßnahmen betreffen in Höhe von 571 T€ Investitionen in den Ausbau des Dachgeschosses, die als Teil des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Die Instandsetzungsmaßnahmen belaufen sich auf 1.048 T€. Beide Maßnahmen wurden zum Teil bereits in den Vorperioden getätigt und zunächst zusammen im Sachanlagevermögen unter der Position „Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ aktiviert (per 31.12.2022 373 T€).

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Juni 2023 wurde der Gesamtbetrag dann auf die aktivierbaren Erweiterungsmaßnahmen einerseits sowie auf die direkt aufwandswirk-

samen Instandsetzungsmaßnahmen andererseits verteilt.

Zusammen mit weiteren Aktivierungen in Höhe von 205 T€, die insbesondere auf Anschaffungen im Bereich der Betriebs- und Geschäftsausstattung des Hansa-Hauses entfallen, hat der DHH zum 31. Dezember 2023 somit insgesamt 1.824 T€ für die Erneuerung des Hansa-Hauses ausgegeben.

Die Finanzierung dieser Ausgaben erfolgte mit 1.722 T€ größtenteils aus Spenden, die in Höhe von 1.635 T€ bereits in Vorjahren akquiriert und zum Vorjahresstichtag noch als **Sonderposten für „Noch nicht satzungsgemäß verwendete Spenden“** ausgewiesen wurden.

Der Ausbau des Dachgeschosses (571 T€) sowie die weiteren Aktivierungen (205 T€) wurden vollständig durch Spendenmittel in Höhe von 776 T€ finanziert, so dass ein Betrag von 689 T€ aus dem Sonderposten für „Noch nicht

satzungsgemäß verwendete Spenden“ in den **Sonderposten für „Längerfristig gebundene Spenden und spendenähnliche Zuschüsse“** umgliedert wurde.

Darüber hinaus wurden Spendenzuflüsse des Geschäftsjahres in Höhe von 87 T€ eingesetzt.

Die danach noch im Sonderposten für „Noch nicht satzungsgemäß verwendete Spenden“ verbleibenden Spendenmittel in Höhe von 946 T€ wurden sodann für die Finanzierung der direkt aufwandswirksam behandelten Instandsetzungsmaßnahmen (1.048 T€) verwendet.

Bis auf einen Restfinanzierungsbetrag von 102 T€, der durch den Verein selbst getragen wurde, wurden die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit der Erneuerung des Hansa-Hauses sowie die damit einhergehenden Aufwendungen insoweit durch Spenden finanziert.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	2024	2023
	T€	T€
Erlöse aus Lehrgangsgebühren	4.180	3.973
Mitgliedsbeiträge	1.182	1.181
Einnahmen der Zweigstellen	94	113
Sonstige Einnahmen	308	100
Einnahmen aus Vermögensverwaltung	111	68
Einnahmen wirtschaft. Geschäftsbetrieb	99	92
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	20	0
Vereinnahmte Spenden	104	875
Einstellung Spenden in Sonderposten	-94	-160
Einstellung / Entnahme Spenden n.n. verwendet	946	-704
Auflösung Sonderposten Spenden	272	239
Erträge	7.221	5.779
Personalkosten	2.213	2.110
Allgemeine Betriebskosten	3.490	2.265
Nicht anrechenbare Vorsteuer	475	270
Steuern wirtschaft. Geschäftsbetrieb	9	17
Verluste aus Anlageabgängen	0	0
Sonstiges	248	7
Abschreibungen	565	514
Aufwendungen	7.000	5.184
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	221	595
Entnahme aus Rücklagen	0	0
Einstellungen in die Rücklagen	0	0
Jahresgewinn	221	595

Erläuterungen zu G&V-Positionen:

Der Anstieg der Erlöse aus Lehrgangsgebühren ist insbesondere auf eine Erhöhung der Kursgebühren zum 1. Januar 2023 um durchschnittlich 10 % zurückzuführen.

Bei den Einzelteilnehmern ist ein Rückgang von 1.848 Teilnehmern im Jahr 2022 auf 1.704 Teilnehmern im Jahr 2023 zu verzeichnen.

Die Erlöse aus den **Mitgliedsbeiträgen** befinden sich auf Vorjahresniveau. Der Mitgliederbestand reduzierte sich aber von 15.842 Mitgliedern zum Vorjahrestichtag auf 14.671.

Insgesamt haben jedoch mehr Mitglieder (46 %, Vorjahr 39 %) den regulären Mitgliedsbeitrag von 115 € gezahlt. Dieser Effekt hat sich vor allem deshalb eingestellt, da die Ermäßigungsvoraussetzungen bei einigen Mitgliedern nicht mehr vorlagen.

Spenden / Sonderposten

Der **Sonderposten** für „Noch nicht satzungsgemäß verwendete Spenden“ wurde im Jahr 2023 in Höhe von 946 T€ aufgelöst, da die bis dahin noch nicht verwendeten Spenden in dieser Höhe für Instandhaltungsaufwendungen im Hansa-Haus am Chiemsee verwendet wurden.

Im Vorjahr wurden diesem Sonderposten noch nicht verwendete Spenden in Höhe von 704 T€ zugeführt. Die ertragswirksame Auflösung der Posten „Längerfristig gebundene Spenden und längerfristig gebundene spendenähnliche Zuschüsse“ erfolgt korrespondierend zu den Abschreibungen. Der Anstieg resultiert aus den im Geschäftsjahr abgeschlossenen Erweiterungsmaßnahmen im sogenannten Hansa-Haus in Prien am Chiemsee.

Von den „Im Geschäftsjahr insgesamt vereinnahmten Spenden“ wurden im Jahr 2023 insgesamt 87 T€ (Vorjahr 160 T€) in den Sonderposten für die Erweiterung des Hansa-Hauses am Chiemsee eingestellt.

Die **sonstigen Einnahmen** enthalten Versicherungserstattungen in Höhe von 195 T€, die für Schäden gezahlt wurden, die infolge eines eingetretenen Wasserschadens im sog. Hansa-Haus am Standort Chiemsee eingetreten waren.

Der Anstieg der **Personalkosten** ist noch auf den coronabedingten Teilausfall von Lehrgängen in den Vorjahren zurückzuführen. Erst ab dem Geschäftsjahr 2023 konnten die Kurse wieder vollumfänglich angeboten werden. Weiterhin wurde ab Oktober 2023 eine 7%ige Gehaltsanpassung für das Stammpersonal gewährt.

Der Anstieg der **allgemeinen Betriebskosten** hängt zusammen mit den Renovierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen i.H.v. T€ 1.048 für das Hansa-Haus der Chiemsee-Yachtschule. Infolge der gestiegenen Auslastung an beiden DHH-Yachtschulen stiegen zudem die Aufwendungen für Verpflegung.

Die Aufwendungen für **nicht anrechenbare Vorsteuer** ergeben sich aus der Tatsache, dass für sämtliche Aufwendungen die gezahlte Umsatzsteuer zunächst unterjährig abgegrenzt und zum Jahresende dann in Höhe des nicht abziehbaren Anteils bereinigt wird. Der Anstieg zum Vorjahr steht insbesondere im Zusammenhang mit dem Anfall höherer Instandhaltungsmaßnahmen, die größtenteils nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sind.

Die Abweichung bei „**sonstiges**“ ergibt sich in Höhe von 215 T€ im Wesentlichen aus Aufwendungen, die in der Segelschule am Chiemsee infolge eines Wasserschadens entstanden sind. Diese Aufwendungen wurden in Höhe von 195 T€ größtenteils durch Versicherungserstattungen (s.o.) refinanziert.

BILANZ

	31.12.2023	31.12.2022
	in T€	in T€
Immaterielle Vermögensgegenstände	4,5	0
Sachanlagen	6.223,4	5.744
Geleistete Anzahlungen/Anlagen im Bau	878,5	1.255
Finanzanlagen	51,1	51
Anlagevermögen	7.157,5	7.050
Vorräte	27,1	16
Forderungen	1.398,7	1.117
Flüssige Mittel	1.213,4	2.650
Rechnungsabgrenzungsposten	30,2	28
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	2.669,4	3.811
Gesamtvermögen	9.826,9	10.861
Vereinsvermögen	3.243,2	3.022
Noch nicht verbrauchte Spendenmittel und spendenähnliche Zuschüsse	3.645,7	4.770
Rückstellungen	62,2	118
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten	1.444,6	1.628
Übrige Verbindlichkeiten	93,0	62
Rechnungsabgrenzungsposten	1.338,2	1.261
Fremdkapital	6.583,7	7.839
Gesamtkapital	9.826,9	10.861

Erläuterungen zu Bilanzpositionen:

Die erhöhten Werte der **Sachanlagen** betreffen in Höhe von 517 T€ den Dachgeschossausbau im Hansa-Haus am Chiemsee. Darüber hinaus sind neben Anschaffungen diverser Betriebs- und Geschäftsausstattungen insbesondere die Anschaffung diverser Möbel für den Standort am Chiemsee mit 52 T€ sowie mit 37 T€ die Installation eines Betonschwimmstegs am Standort Glücksburg in den Zugängen enthalten.

Demgegenüber stehen Abschreibungen in Höhe von 565 T€, so dass sich der Bestand des Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahrestichtag lediglich um 104 T€ erhöht hat.

Unter den **Finanzanlagen** wird die 100 %ige Beteiligung an der „HANSA“ Gesellschaft für Segelsport mbH, Hamburg, ausgewiesen.

Die **Forderungen** bestehen überwiegend aus bereits in Rechnung gestellten und noch nicht bezahlten Kursgebühren.

Die bereits im Geschäftsjahr insgesamt fakturierten Kursgebühren für das Folgejahr in Höhe von 1.338 T€ (Vorjahr: 1.261 T€) werden unter den **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** abgegrenzt, da sie Ertrag für das Folgejahr darstellen.

Das **Eigenkapital** hat sich um den Betrag des Jahresüberschusses in Höhe von T€ 221 erhöht.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen insgesamt sechs Bankdarlehen, welche planmäßig getilgt werden.

Der Anstieg der **übrigen Verbindlichkeiten** steht im Zusammenhang mit umfangreicheren Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen, die an einzelnen Schiffen zum Jahresende durchgeführt wurden.

Vermerk der Prüfer „Hamburger Treuhand Gesellschaft Schomerus & Partner mbB, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft:

Aufgrund der Rechtsform ist der Verein nicht verpflichtet, einen Jahresabschluss zu erstellen, der im Grundsatz die für Kapitalgesellschaften vergleichbarer Größe entsprechenden Anforderungen an den Jahresab-

schluss erfüllt. Der Verein erstellt daher einen Jahresabschluss nach den für alle Kaufleute geltenden Vorschriften (§§ 238-263 HGB), bestehend aus einer Bilanz sowie einer Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung sind ordnungsgemäß aus der Buchführung und den weiteren geprüften Unterlagen des Vereins abgeleitet. Die Bücher wurden zutreffend mit den Zahlen der Vorjahresbilanz eröffnet. Die deutschen handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften zu Ansatz, Ausweis und Bewertung sind in allen wesentlichen Belangen beachtet worden. Die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde an die besonderen Anforderungen gemeinnütziger Vereine angepasst.

Die von uns geprüften und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk vom 8. November 2023 versehenen Vorjahresabschlüsse zum 31. Dezember 2021 sowie zum 31. Dezember 2022 wurden in der Mitgliederversammlung vom 11. November 2023 vorgestellt und zur Kenntnis genommen. Dem Vorstand wurde im Zuge dessen Entlastung erteilt.

Mitgliederversammlung 16.11.2024 in Prien/Chiemsee

Der vom Vorstand aufgestellte und von Schomerus geprüfte und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 wurde der Mitgliederversammlung am 16. November 2024 in Prien / Chiemsee vorgelegt. Vorstand und Verwaltungsrat wurde daraufhin – auf Antrag der Rechnungsprüfer – uneingeschränkte Entlastung erteilt.



Der Vorstand

Der neue rassige
DHH-Yachttyp J/40
in der Seitenansicht



DANKE FÜR IHRE SPENDE!

Wichtiger Hinweis:

Liebes DHH-Mitglied,
diesen gelben Vordruck nimmt jede Bank, jede Sparkasse und auch jedes Postamt entgegen.
Sie können damit Ihre Spende von Ihrem Girokonto überweisen oder bar einzahlen.
Bitte unbedingt auf dem Zahlschein deutlich Ihren Vor- und Nachnamen und ggfs. auch Ihre Mitgliedsnummer angeben, andernfalls können wir Ihre Spende nicht zuordnen und Ihnen keine Zuwendungsbescheinigung ausstellen.
Bitte benutzen Sie für Ihre Spende diesen separaten Zahlschein – herzlichen Dank!

SEPA-Überweisung/Zahlschein

Name und Sitz des überweisenden Kreditinstituts

BIC

Für Überweisungen in
Deutschland, in andere
EU-/EWR-Staaten und
in die Schweiz in Euro.

Angaben zum Zahlungsempfänger: Name, Vorname/Firma (max. 27 Stellen, bei maschineller Beschriftung max. 35 Stellen)

Deutscher Hochseesportverband HANSA e. V.

IBAN

DE36200700000483908012

BIC des Kreditinstituts/Zahlungsdienstleisters (8 oder 11 Stellen)

DEUTDEHHXXX

Betrag: Euro, Cent

Kunden-Referenznummer - Verwendungszweck, ggf. Name und Anschrift des Zahlers

Spende DHH

noch Verwendungszweck (insgesamt max. 2 Zeilen à 27 Stellen, bei maschineller Beschriftung max. 2 Zeilen à 35 Stellen)

Angaben zum Kontoinhaber/Zahler: Name, Vorname/Firma, Ort (max. 27 Stellen, keine Straßen- oder Postfachangaben)

IBAN

D E

08

Datum

Unterschrift(en)

Schreibmaschine: normale Schreibweise
Handschrift: Blockschrift in GROSSBUCHSTABEN
und dabei Kästchen beachten!

IBAN des Auftraggebers

**BELEG
QUITTUNG**

für den
Auftraggeber

Empfänger

Deutscher Hochseesportverband
HANSA e.V.
20148 Hamburg

€ Mitgl.-Nr. Beitragsjahr

Empfangsbestätigung der
annehmenden Kasse

Fotos: Charles Drapeau

DREI SEGELNDE MUSKETIERE MIT KURS AUF GLÜCKSBURG

Vor knapp einem Jahr haben die Gremien des DHH den Beschluss gefasst, die Yachtflotte an der Hanseatischen Yachtschule sukzessive in den nächsten Jahren zu erneuern. Da der Bedarf einer Erneuerung bei den Yachten zwischen 35-41 Fuß am größten ist, wurde beschlossen, 3 neue Yachten zur DHH-Jubiläumssaison 2025 anzuschaffen.

Die Mitarbeiter der HYS haben daraufhin mit der Planung begonnen und die Anforderungen an die neuen Yachten formuliert. Auf Grundlage der Anforderungen und der Erfahrungen im alltäglichen Ausbildungsbetrieb waren sich die Mitarbeiter sehr schnell einig und haben die Ergebnisse zusammengefasst. Mit diesem „Lastenheft“ ging man dann über in die Sondierung des aktuellen Yachtmarktes. Sehr schnell hat sich gezeigt, dass unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Yacht, sowie dem verfügbaren Budget, die Auswahl deutlich eingegrenzt wurde. Nach der Messe „Boot“ in Düsseldorf wurden ca. acht Monate lang diverse Yachten besichtigt, Kontakt mit den Werften aufgenommen, Werftbesichtigungen in Schweden, Kroatien und Deutschland durchgeführt, leider konnte aber kein überzeugendes Gesamtpaket verifiziert werden. Bis die Werft „J Boats“ Anfang August ihre neue Yacht, die J/40, vorgestellt hat. Sehr schnell hatten wir das Gefühl, dass diese Yacht sehr gut einen Großteil unserer gesetzten Anforderungen bereits im Standard erfüllen kann. Die Yacht bietet ein geräumiges Cockpit mit 2 Steuerständen aber nur einem Ruderblatt, 6 Winschen im Cockpit, wobei die achteren Winschen deutlich vor dem Steuerrad angeordnet sind, so dass diese von der Crew bedient werden können.

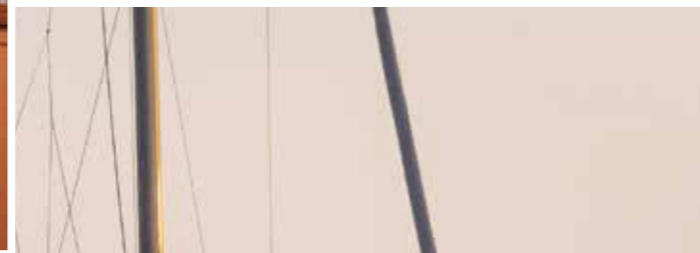


Unter Deck
und Am Wind



J/40

Navigation,
Pantry und
Doppelruderanlage



Fotos: Charles Drapeau

Der Rumpf
von der
Steuerbord-Seite



Es gibt eine geräumige Naviecke mit Kartentisch für die terrestrische Navigation, sowie 3 Kabinen, um nur ein paar der skizzierten Anforderungen zu nennen. Ein zeitnah veröffentlichter Testbericht der Zeitschrift „Yacht“ hatte zudem unsere ersten Eindrücke bestätigt.

Umgehend nahmen wir Kontakt mit dem deutschen Händler von „J Boats“, der Mittelmannswerft in Kappeln, auf und konnten eine Werftbesichtigung Anfang September in Les Sables-d'Olonne organisieren. Bei der Werftbesichtigung haben sich die guten Eindrücke weiter gefestigt. Jeder einzelne Arbeitsschritt der Herstellung der dort produzierten Yachten erfolgt vor Ort und konnte von uns begutachtet werden. Die J/40 Baunummer 2 war ebenfalls in der finalen Fertigstellung und sollte zeitnah geslippt werden.

Das erste Mal sind wir nach einer Besichtigung mit einem rundum guten Gefühl zurück in die Heimat geflogen. Zeitnah wollten wir die J/40 natürlich auch noch im Wasser unter Segeln testen. Dies wurde uns in La Rochelle Ende September ermöglicht. Im Anschluss an eine Boatshow in La Rochelle durften wir die J/40 Nr. 2, welche wir 3 Wochen zuvor noch in der Werft hoch und trocken besichtigt haben, bei moderaten Winden zwischen 10 und 15 Knoten segeln. Wir konnten sämtliche Manöver mit und ohne Gennaker segeln, wir konnten unter Maschine fahren, sowie an- und ablegen. Bei allen Manövern machte es einen großen Spaß, diese Yacht zu fahren bzw. zu segeln.

Nachdem wir uns nun auch von den Segel-eigenschaften der Yacht positiv überzeugen konnten, wurde Mitte Oktober der Bau von 3

J/40 beauftragt. Für die finale Spezifikation flo-gen wir zusammen mit allen hauptamtlichen Segellehrern der HYS Ende November noch einmal nach Rom um die J/40 Nr. 2, welche mittlerweile verkauft wurde und in Porto Cala Galera liegt, final zu testen. Während dieser Tests wurde die finale Spezifikation sowie die Anordnungen diverser Teile besprochen und entschieden.

Mit rund 1,5 Mio € für die 3 Yachten ist das sicherlich ein nicht alljährliches Investitionsvolumen für den Verband, wir sind aber davon überzeugt, dass wir mit dieser Investition in die 3 neuen Yachten einen ersten großen Schritt in eine tolle Zukunft des Yachtsegelns im DHH gehen werden. Die DHH-Mitglieder werden sich in den unterschiedlichen Kursen und Törns auf diese 3 sportlichen J/40 freuen dürfen. 🚩

Jochen Kopf

Anzeige

Mitglied werden
im größten DSV-Verein



online
registrieren



**Yachtsport-Club
Deutschland e.V.**

Der Service-Club für den Yachtsport

- Regatten und Wettfahrten unter YCD-Stander
- Ersparnisse bei vielen Partnern wie Pantanius, Crazy4Sailing, Yachticon und BLAUWASSER.DE
- Nur 46 Euro im Jahr – Jugendliche unter 18 Jahren nur 23 Euro
- Keine Aufnahmegebühren

Informationen unter www.yachtsport-club.de

Segeln bis an die Grenze: J/80 in Gleitfahrt kurz vor dem „Sonnenschuss“

LEHREN LERNEN LACHEN

DIE ETWAS ANDERE ART, DEN HOCHSOMMER ZU VERBRINGEN

Plötzlich ist die Woche vorbei, die Terrasse leert sich und die Party im Lehrerzimmer geht so langsam los. Wir feiern mit der gleichen Energie, die uns die letzten Tage angetrieben hat. Und ich blicke mit einem Lächeln im Gesicht zurück und weiß: Das war wieder mehr als nur eine Woche Segeln.

Es war eine Zeit, die ich so schnell nicht vergessen werde, das Lehren, das Lernen, das Lachen, das Segeln, die Freude an und mit meinen Teilnehmern, die Gemeinschaft in einem Team aus Menschen, die ich nicht missen möchte. „Ich“ bin Elena, Medizinstudentin, klassisches „HYS-Kind“ und vor drei Jahren ins Ausbilderlager gewechselt. Und ich möchte euch mitnehmen auf einen Rückblick in die vergangene Woche und die etwas verrückte, herzliche und besondere Gemeinschaft der Ausbilder.

Samstag

Die Schule und auch ich atmen kurz durch, die meisten Teilnehmer sind abgereist, die neuen Ausbilder trudeln langsam ein und wer von der Crew kann, ist – wie ich – freizeitsegeln: Sonne, Wind und Wasser genießen, sein Knowhow zu den verschiedenen Bootsklassen auffrischen und Manöver üben. Aber gleichzeitig freue ich mich schon auf den Abend, auf die neu anreisenden Ausbilderkollegen und die herzliche Umarmung vieler alter Freunde. Mit einigen habe ich mich schon vor Monaten abgestimmt, damit wir gleichzeitig an „unserer HYS“ sind und vielleicht sogar eine gemeinsame Wache fahren können. Und, so viel sei verraten, der Abend vor der Navibar wurde dementsprechend lang ...

Sonntag

Die Woche startet für uns Ausbilder mit dem 9:15-Briefing der Schulleitung: Wer bildet mit wem welche Bootsklasse aus, welches Wetter erwartet uns, welche Neuerungen gibt es gegenüber dem Vorjahr, wie gehen wir mit Notfällen um ... Ich bin in dieser Woche mit fünf anderen Ausbildern in der J/80-Wache, das wird eine spannende Abwechslung zu den letzten beiden Wochen Laser-Wache, da ich nicht vom Schlauchboot aus, sondern an Bord ausbilde.

Nach der abendlichen Begrüßung der Teilnehmer durch die Schulleitung und dem gemeinsamen Abendessen starten wir als Wache in die Ausbildung und sichern uns dafür erstmal die Dachterrasse mit Blick auf den Sonnenuntergang: Kennenlernen und Sicherheitseinweisung

stehen auf dem Programm. Der Teilnehmerkreis steigert meine Vorfreude auf die Woche, denn Alter und Erfahrungsstand sind zwar breit gefächert, aber die Truppe ist supernett und fiebert darauf, mit uns aufs Wasser zu kommen.

Montag

In der kurzen täglichen Morgenrunde aller Ausbilder mit der Schulleitung macht das Wetterbriefing „Bock“ aufs Segeln, denn der Wind sieht gut aus. Wir stimmen uns kurz zu den geplanten Inhalten der Wachen und den Manöverbereichen auf der Förde ab. Dann geht es um 9 Uhr los mit der Ausbildung: Creweinteilung, Kennenlernen der J/80, Hafenmanöver besprechen, Boote segelklar machen und raus auf die Förde zum Einsegeln. Unsere Teilnehmer sind mit Feuereifer bei der Sache, voll auf Zack, und so sind wir als einzige Wache mit al-

len schon vor dem Mittagessen vor dem Hafen, das gibt 12 von 10 Punkten!

In der Nachbesprechung des Tages mit dem SvD (Segellehrer vom Dienst) um 17:15 versuchen alle, das Feedback kurz zu halten, schließlich soll es anschließend zum Grillen auf die Ochseninseln gehen! Das Grillgut und das sonstige Material haben einige Kollegen mit toller Hilfe der Küche schon zur Mittagszeit bereitgestellt, jetzt heißt es, die Kutter beladen und ablegen. Hochgradig tanzbare Musik und perfektes Sommerwetter sorgen für eine mehr als ausgelassene Stimmung an unserer Grillstelle, bis bei Sonnenuntergang Robbie Williams mit „Angels“ das Aufräumen ankündigt. Und als Sahnehäubchen gibt es später beim Anlegier auf der Dachterrasse noch Sternschnuppen und Polarlichter.

© Adrian Henning



© Adrian Henning

Mal eine Variante ausprobieren: „Outside-Sheeting“ beim Gennaker

lehren, lernen, lachen



Neues Terrain:
Foiling-Training
auf der WASZP

© Adrian Henning

Dienstag

Heute ist „Druck in der Luft“ und vor dem Hafen sind die ersten Schaumkronen zu sehen. Daher geht es gleich im 1. Reff raus und wir üben mit unseren Teilnehmern fleißig Trimmen, Wenden und Halsen bei etwas mehr Wind. Ich erläutere meiner Crew auf dem Whiteboard die Abläufe auf den verschiedenen Positionen und nach ein paar Anläufen geht mein Ausbilderherz auf: Sowohl Wende wie auch Regattahalse funktionieren ohne Kraft und „Knall“, tiefe Kurse werden sauber gehalten, es wird präzise an der Windkante entlang gesteuert, Böen werden sauber pariert.

Auch heute geht die Nachbesprechung schnell: Viele wollen aufs Wasser, denn oben bei Holnis locken immer noch 6 Windstärken zum Ausbildersegeln. Mehrere Teams wollen den Abend daher mit J/80 und RS500 zum Trainieren nutzen, so auch Vega, Max und ich: Wir wollen mit Fabi Gennakermanöver bei Starkwind üben, insbesondere den Umgang mit Problemsituationen. Also den großen Gennaker einpacken und hochkreuzen nach Holnis, dann abfallen, Gennaker raus, sofort halsen, leicht anluven – übergangslos kommt die J/80 ins Gleiten und

ein breites Grinsen macht sich breit. Fabi lässt mich in der ersten Böe anluven, bis wir aus dem Ruder laufen – ein Sonnenschuss. Jetzt Baumniederholer auf, Groß auf, Gennaker auf, mit der Pinne die J/80 nach Lee zwingen. Klappt beim ersten Versuch trotz viel Wind. Strike! Also noch mal. In Summe dürften wir drei die J/80 ein gutes Dutzend Mal „auf die Seite gelegt“ haben. Aber das Thema Umgang mit Sonnenschüssen bei Starkwind können wir jetzt entspannt abhaken.

Mittwoch

Die Morgenrunde hat bestätigt, dass der Wind nicht nur nachgelassen hat, sondern auch moderat bleiben wird. Also starten wir die Ausbildung mit der Erläuterung des Gennakers am Riggmodell, bevor wir ihn an Bord anschlagen und zum Üben aufs Wasser gehen. Nachdem ich meiner Crew die Abläufe zum Setzen und Bergen am Whiteboard nochmals visualisiert habe, klappen die Manöver ganz zufriedenstellend. Um 17 Uhr haben alle Crews in verschiedenen Rolleneinteilungen den Gennaker gesetzt, getrimmt, geborgen und einige haben sogar die Gennaker-Halse fehlerfrei absolviert. Tagesziel übererfüllt, unsere „Teilis“ sind einfach super.

In der SvD-Runde stellen wir gemeinsam fest, dass es für das Ausbildersegeln leider zu wenig Wind gibt, aber Antje sucht und findet noch Kollegen, die mit ihr verschiedene Boxenmanöver auf der Hansa, einer unserer Ausbildungsjachten, durchspielen wollen. Neben dem klassischen Eindampfen in Vor- und Achterspring beim Drehen um den Luvpfahl übt sie mit ihrer Crew auch noch das Hosenträgermanöver sowie Varianten für kleine Crews. Ich schließe mich Vega und den anderen „Laser-Ladys“ an und helfe bei den Vorbereitungen für heute Abend – die Woche war bislang untertanzt.

Donnerstag

Ab der Morgenrunde bin ich für die nächsten 24 Stunden Lehrer vom Dienst, also außerhalb der Bürozeiten Ansprechpartner für alles Mögliche. Aber jetzt erst mal Ausbildung und wir gehen sofort raus. Ziel: unter Regattabedingungen zur Luv-Tonne hochkreuzen und dann unter Gennaker mit zwei Halsen an und um die Lee-Tonne kommen. Anfangs funktioniert das nicht so gut, aber die Crews grooven sich ein. Nachdem meine Crew auf der Kreuz Fabi sauber abgezogen hat, kann der Tag eigentlich nicht mehr schlecht werden.

Kurz vor der SvD-Runde stecken viele Kollegen die Köpfe zusammen – es gibt wieder Wind, wer

will mit wem heute raus zum Ausbildersegeln? Es finden sich schnell drei Gruppen, die sich auf einer WASZP, zwei RS500 und zwei J/80 zum Segeln verabreden. Mabel übernimmt die Verantwortung für die WASZP, einer kleinen, schmalen, mit Tragflächen ausgestatteten Jolle. Das „Foilen“ mit den WASZP ist gar nicht so einfach, wie ich dann beobachten kann: Es braucht viel Gleichgewichtsgefühl, um beide Wings (Ausleger) aus dem Wasser zu bekommen, dann heißt es, mit der Großschot das Groß anpumpen, um mehr Fahrt aufzunehmen, und dann blitzschnell abfallen, wenn die WASZP aus dem Wasser kommt und beschleunigt.

Ich widme mich als Lehrer vom Dienst parallel meinen Sonderaufgaben: das Checken der Brücken, der Bootshalle, das Organisieren des Aufräumens der Terrasse, die Ausgabe von Spielzeug, das Einholen der Flaggen pünktlich zum Sonnenuntergang und die Zimmerkontrolle bei den Minderjährigen.

Freitag


Die Nacht war ruhig, aber kurz, da meine Rolle als Lehrer vom Dienst mich völlig untypisch um 6:30 Uhr aufstehen lässt. Ich kontrolliere das Gelände sowie die Brücken und starte den Tag an der HYS um 7 Uhr mit einem kreativen, musikunterlegten Weckruf sowie dem Setzen der Flaggen und dem Glasen um 8:00. Mit der Meldung „KbV“ (keine besonderen Vorkommnisse) in der Lehrerbesprechung bin ich Notfalltelefon und Rolle los. YES!

Ausbildungstechnisch haben wir für heute eine Regatta geplant. Und es ist schon bei den Testläufen spannend zu sehen, wie ein bisschen Anspannung häufig geübte Manöver fehlschlagen lässt. Aber meine Crew legt die Anfangsnervosität am schnellsten ab und wir sind zum Start der Regatta bei null an der Startlinie. Den Sieg haben sich meine Crew und ich dann auch nicht mehr nehmen lassen und das gemeinsame „We are the Champions“-Singen war mehr als verdient.

Nach dem rituellen Besuch bei Anis Grillstation in Dänemark sind wir entspannt um 16 Uhr zurück im Hafen. Jetzt heißt es, alles zurückbauen, aufräumen, putzen und sich um 17:45 Uhr zur Verabschiedung durch die Schulleitung auf der Terrasse treffen. Das liebe Feedback und der dankbare Applaus freuen einen jedes Mal wieder und sind Lohn für den Einsatz in der vergangenen Woche.

In der anschließenden Abschlussrunde aller Ausbilder mit Schulleitung und SvD auf der Dachterrasse tauschen wir bei bestem Sonnenschein Erfolge, Missgeschicke und Verbesserungsvorschläge aus, bevor wir um 21:30 in Gruppenstärke in Richtung Quellental aufbrechen: Jetzt gilt es, noch für einen ordentlichen und pünktlichen Rückzug der dort versammelten jugendlichen Teilnehmer zu sorgen.

Und dann ist – wie anfangs erwähnt – die Woche plötzlich vorbei, die Terrasse leert sich und im Lehrzimmer ist Musik zu hören. Beim Tanzen spüre ich nochmals die Energie, die uns die letzten Tage angetrieben hat und ich genieße den Abend, die Stimmung, die Freundschaft, die Freude an und mit meinen Teilnehmern, die Erinnerungen ans Segeln, das Schmunzeln über die verrücktesten Situationen dieser Woche und die Zufriedenheit, wieder mal meine seglerischen Grenzen ausgedehnt zu haben.

In den Lüftungspausen wird schon diskutiert, wann wer wieder „oben“ sein kann, denn die Woche war mehr als Segelausbildung. Es war eine Zeit, die man so schnell nicht vergessen wird. Denn das ist es, was die HYS für Ausbilder ausmacht – das Lehren, das Lernen, das Lachen, das Segeln, die Gemeinschaft in einem Team aus Menschen, die man nicht mehr missen möchte. Wenn euch das inspiriert: Meldet euch unter hysausbilder@dhh.de. 

Elena Rainer und Fabian Hoppe

JUNGE-LEUTE-TÖRN NACH BORNHOLM

mit 7 Abenteuern



Crewbesprechung an Deck

Foto: Ernst Czaplinsky

Endlich ist es Sonntag, der 4. August, und damit der Anreisetag für unseren Segeltörn mit der SY „Albatros“.

In den letzten Tagen ist dank eines sich intensivierenden Austauschs in der Crew-WhatsApp-Gruppe über Packlisten, Reiseleiter, Selfie-Sticks und die Farbe von Gummistiefelsohlen, aber auch dank erster Fotos von der „Albatros“, einem Gennaker vor schönstem blauen Himmel und von unserer Schiffsführung (aufgenommen wirklich per Selfie-Stick!?) die Vorfreude stark gestiegen. Nach und nach trudeln wir also an Bord der „Albatros“ ein und nach einem heiß ersehnten und wie immer fantastischen Abendessen an der HYS lernen wir uns gegenseitig kennen. Wir sprechen über unsere bisherigen Segelerfahrungen (von wenigen Tagen/Wochen auf Jollen oder Kuttern bis hin zur mehrfachen Atlantiküberquerung auf einem Traditionsegler ist alles dabei) und unsere Erwartungen für die Woche (etwas generelle Unsicherheit, was uns überhaupt erwartet, aber vielleicht mal Spinnaker segeln und auf jeden Fall eine Nachtfahrt!). Schnell wird klar: Hier haben alle richtig Lust auf ganz viel Segeln – unsere Schiffsführung bekommt das Grinsen schon ab da gar nicht mehr aus dem Gesicht :-). So wird dann auch die vorsichtig anvisierte Routenplanung mit Zielen wie Klintholm, Bornholm, den Erbseninseln und Kopenhagen vorgestellt, bevor es zu den organisatorischen Dingen geht: „Wer schläft wo?“ (die Kojeneinteilung ist erstaunlich schnell geregelt), „wo sind Lichtschalter und USB-Steckdosen?“ und „was müssen wir eigentlich alles bei der Benutzung einer Yachttoilette beachten?“. In den von uns fix frisch bezogenen Kojen schläft es sich in der ersten Nacht gleich sehr gut.

Nach einem (so wird es uns vermittelt) typischen ersten Törntag, bestehend aus dem Verstauen großer Lebensmittelkisten und dankenswerterweise vorgekochter Gerichte aus der Küche, unserem zusätzlichen Einkauf von vor allem Snacks und Getränken sowie einer intensiven Sicherheitseinweisung unter und an Deck, stehen wir um 15 Uhr in unseren frisch eingestellten und wieder zusammengebauten Rettungswesten startklar an Deck. Wir spre-

chen gemeinsam unser erstes Ablegemanöver durch und dann darf unsere Charlotte die „Albatros“ ablegen. Bei strahlend blauem Himmel verlassen wir den Hafen und nehmen Kurs auf unser erstes Tagesziel Høruphav. Nachdem wir die ersten Boje-über-Bord-Manöver geübt (wir ahnen noch nicht, wie wichtig diese Übung im Laufe des Törns werden wird) und die Segel gesetzt haben (erste Erkenntnis: hier brauchen wir doch etwas mehr Kraft, Koordination und Aufmerksamkeit als auf unseren bisherigen Booten), können wir zum ersten Mal das Segeln genießen, Musik anmachen, und die erste Packung Kekse öffnen. Genusssegeln pur – bis der Wind abflaut. Die Maschine wird gestartet, wir servieren bei minimaler Fahrt voraus das Abendessen auf See, ergattern spät den letzten Liegeplatz im Hafe und fallen in die Kojen. Am nächsten Morgen geht unser Abenteuerörn dann richtig los:

Abenteuer 1 – die erste Nachtfahrt

Nachdem der erste Tag auf See nur einen kurzen Abstecher von Glücksborg nach Høruphav beinhaltet hatte, steht für den nächsten Tag der Sprung nach Klintholm an. Dies bedeutet, dass wir eine Nachtfahrt vor uns haben. Um direkt zu Törnbeginn einen guten Eindruck zu machen (der sich später weiter verfestigen sollte), erklärt sich Ludwig dazu bereit, Brötchen für das Frühstück zu kaufen. Gestärkt legen wir am Vormittag ab und es besteht für alle die Möglichkeit, sich weiter mit der „Albatros“ vertraut zu machen und sich an verschiedenen Positionen auszuprobieren. Ab dem frühen Nachmittag wechseln wir dann ins Wachsystem. Debbies (Skipper) Wache wird mit Stella, Ludwig und Magnus besetzt; Ernst (Co-Skipper) hat Charlotte, Anton und Hakon in seiner Wache. Ziel dabei ist, dass aus jeder Kabine jeweils eine Person in jeder Wache ist, damit ruhiger geschlafen werden kann. Gefahren wird also im Zweiwach-System, wobei jeweils drei Stunden geschlafen und drei Stunden gesegelt wird. Ab dem frühen Abend nehmen Wind und Welle zu, sodass wir uns schon mental auf eine nicht ganz so ruhige Nacht einstellen. Außerdem ist es für den Großteil der Crew die erste Nachtfahrt, was natürlich für zusätzliche Aufregung sorgt.

Abends haben sich noch zwei Crewmitglieder dazu bereit erklärt, dass sie für beide Wachen kochen, bevor sich dann die erste Freiwache schlafen legt. Dies wird dann durch den See-gang verhindert, da es unter Deck nicht mehr für alle auszuhalten ist. Ernst übernimmt die Aufgabe, sodass wir noch in großer Runde gemeinsam essen und den Sonnenuntergang genießen können. Im Laufe des Abends stellt sich dann leider bei einigen Mitgliedern der Crew die Seekrankheit in verschiedenen Ausprägungsgraden ein. Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, an dem wir als Crew wirklich zusammenwachsen können. Pützen werden geteilt, der Ausbildungsinhalt „Immer nach Lee!“ funkti-

Törn-Statistik

Anzahl angelaufener Häfen	7
Route	Glücksborg, Høruphav, Klintholm, Kopenhagen, Hasle, Ystad, Klintholm, Bagenkop, Dyvig, Glücksborg
Seemeilen davon gesegelt	602
davon motort	537
Segelsetzmanöver	65
davon Vorsegel (G1, G3, A1, S1)	38
davon Großsegel inkl. Reffs	21
Top Speed	17
Besatzung	12,9 kn FdW
davon im Mast	8
Anzahl Abenteuer	7

oniert hervorragend und der nicht betroffene Teil der Mannschaft übernimmt alle Aufgaben der erkrankten Mitsegler (wobei der Großteil sich aber auch trotz Seekrankheit tapfer durch die Wachen kämpft). Da die Stimmung an Bord außerordentlich gut ist, wird auch die Idee verworfen, dass wir die Etappe abbrechen und Heiligenhafen anlaufen könnten. Die stark von der Seekrankheit betroffenen Crewteilnehmer werden aus den Wachen genommen und sicher in die Kojen gelegt. Dabei spielt es keine Rolle, wem die Kabine ursprünglich zugewiesen worden war. Geschlafen wird dort, wo gerade Platz ist. Seglerisch ist das Fahrtgebiet nördlich von Fehmarn in der Hinsicht anspruchsvoll, dass wir aufgrund der Verkehrstrennungsgebiete und Baustellensperrgebiete viele Manöver fahren müssen und ein großes Augenmerk auf die Berufsschiffahrt zu legen haben. Debbie und Ernst entscheiden sich aus diesem Grund dafür, dass sie außerhalb der geregelten Wachzeiten fahren und jeweils im Salon schlafen, um bei den Manövern und kniffligeren Situationen schnell aktiv werden zu können. Trotz des Windes und des Wellengangs können wir draußen die Nacht und einen fast wolkenlosen Sternenhimmel genießen. Immer wieder sehen wir Sternschnuppen und ein wunderschöner Sonnenaufgang beendet die Nachtfahrt. Die Stimmung ist ungebrochen gut und die Lust am Segeln jetzt erst richtig geweckt. Gegen Mittag kommen wir in Klintholm an und finden einen schönen Platz an der Kaimauer. Die Sonne und der geringere Seegang vertreiben auch die letzten Reste des Unwohlseins. Nach über 150 gesegelten Seemeilen können wir das Boot durchlüften, die Spuren der Nacht beseitigen und mit einer gemeinsamen Plopprunde unser erstes gemeinsames Abenteuer beschließen. Ein Chapeau an die ganze Crew, dass sie das so großartig durchgezogen hat!

Abenteuer 2 – Wassereinbruch vor den Klippen von Møn

Es ist Donnerstag – nach knapp 20 Stunden Erholung in Klintholm brechen wir bei schönstem Wetter auf. Der Westwind könnte uns schon nach Bornholm bringen, doch wir entscheiden uns, erst noch Kopenhagen anzusteuern, weil auch die nächsten Tage noch starker Westwind angesagt ist, der ein Wegkommen von Bornholm



Foto: Magnus Boeing

Riggcheck auf Bornholm

ungemütlich machen würde. Anton steuert uns souverän entlang der wunderschönen Klippen von Møn und wir machen unser erstes Selfiestick-Gruppenfoto. Die Stimmung ist entspannt, Stella bespricht mit uns, was wir in Kopenhagen tun können – bis Debbie und Ernst routinemäßig den Motor sowie dessen Bilge prüfen und dort so viel salzig schmeckendes Wasser finden, dass es eine Pütze füllt. Es beginnt das Rätseln, woher das Wasser kommt. In der Nacht hatte es stark geregnet, aber wie sollte das Regenwasser seinen Weg in die Motorbilge gefunden haben und warum ist es salzig? Der Motor ist trocken, alle Seeventile und Seewasserfilter sind dicht. Wir beobachten die Situation. Kurze Zeit später wird klar: Es läuft Wasser nach, von achtern. Debbie prüft die Stopfbuchse: alles trocken; sucht beim Ruderkocker: dort steht zwar Wasser, aber von dort kommt es nicht; wir suchen weiter und dann meldet Ernst aus der Achterpiek: Hier stimmt etwas nicht. Ein Lenzschlauch hat sich gelöst – es läuft Wasser ins Schiff hinein statt aus ihm heraus.

Schnell wird die Entscheidung getroffen: Wir drehen um und laufen zurück nach Klintholm. Auf dem neuen Bug (Am-Wind-Kurs) läuft glücklicherweise kaum noch Wasser nach. Jetzt heißt es Arbeitsteilung: Wir räumen die Achterpiek leer und stauen alles ordentlich aus dem Weg. Ernst und Magnus klettern in die Achterpiek und schmieden einen Reparaturplan. Werkzeuge werden gesucht und blitzschnell angereicht. Und nebenbei wird konzentriert weiter navigiert und gesegelt. Hakon führt Logbuch über den Ablauf der Geschehnisse. 20 Minuten später kommt die Meldung: Der Schlauch ist wieder fest. Vorsichtiges Aufatmen – wir wechseln den Bug und prüfen, ob alles wirklich dichthält. Es hält!

Neuer Kurs: Doch Kopenhagen. Debbie versammelt uns alle bei einem Glas Cola im Cockpit und wir besprechen, was da eigentlich gerade passiert ist. Allen geht es gut – das haben wir klasse geregelt. Bis zur Ankunft in Kopenhagen

am Abend klingelt alle 20 Minuten der Wecker für einen kurzen Blick in die Achterpiek. Alles bleibt trocken. Danke, Ernst, für deinen klasse Reparatur-„Pfusch“, der uns noch sicher bis nach Hause gebracht hat.

Abenteuer 3 – Nachtankunft auf Bornholm in Hasle

Nach einem verregneten Hafentag mit wundervollem Ausschlafen und bestem Sightseeing in Kopenhagen wollen wir das ausgeschriebene Ziel unseres Törns ansteuern – Bornholm. Aufgrund der vorherrschenden Winde rechnen wir in der Vorausplanung mit einer Nachtankunft auf Bornholm, die Marina in Rønne ist als Ziel auserkoren. Wir starten früh, das Frühstück genießen wir auf See. Die Fahrt verläuft gut, ab dem Nachmittag wechseln wir wieder in das bewährte Wachsystem, um sicherzustellen, dass die Crew immer ausreichend ausgeruht ist und die Konzentration hoch bleibt. Im Laufe des Tages wird der Wind stärker, in Böen von bis zu 30 Knoten schaffen wir unseren Topspeed des Törns: 12,9 Knoten FdW, als wir mit der „Albatros“ eine Welle hinunter surfen. Aufkommen der Seekrankheit kann durch aktives Segeln und andere Beschäftigungen (z. B. intensive Gespräche) erfolgreich bekämpft werden. Je näher wir Bornholm kommen, desto mehr Kontakt haben wir auch mit der Berufsschiffahrt. Wir kommen in die Nähe von Verkehrstrennungsgebieten, müssen auch eines queren. Es ist immer wieder erstaunlich, wie schnell die großen Schiffe unterwegs sind und wie hoch ihr Aufkommen ist. Die Fahrt in die Nacht erfordert volle Konzentration, die Wellen werden immer größer und machen ein sauberes Steuern unabdingbar. Die Wachen sind mittlerweile eingespielt, Freiwachen werden pünktlich geweckt und die Kojen werden nicht kalt. Kurz vor Rønne funkt Debbie die Marina an, um sich Auskunft über einen Liegeplatz geben zu lassen. Der Hafenmeister erklärt, dass in der Marina Bauarbeiten stattfinden, bittet uns, mit der „Albatros“ eine andere Marina anzulaufen und empfiehlt uns Hasle, das knapp 5 Seemeilen weiter nördlich liegt. Die Strecke stellt kein Problem dar und ist zügig gesegelt. Mit dem Hafenhandbuch und der Seekarte machen wir uns noch mal genau mit der Ansteuerung, der Hafeneinfahrt und den Gegebenheiten in der Marina vertraut, damit wir diese auch in der Dunkelheit meistern können. Die Bedingungen

durch Wind und Welle machen die Manöver zum Bergen der Segel herausfordernd. Die Positionen werden eingeteilt, insbesondere wird noch einmal betont, dass sich nur mit Lifebelts an Deck bewegt wird. Beide Wachen sind nun gefordert und gemeinschaftlich werden Groß- und Vorsegel geborgen und die Fender und Leinen klargemacht. Einigen Gesichtern sieht man die Erschöpfung an, gepaart mit der Anspannung vor dem ersten Anleger bei Nacht und das in einem für alle unbekanntem Hafen. Vor der Hafeneinfahrt geht der Puls noch einmal kurz hoch, als direkt vor der „Albatros“ eine nicht gekennzeichnete Fischerboje auftaucht, mit der wir natürlich jeglichen Kontakt vermeiden wollen; ein Fischernetz in der Schraube wäre für die allgemeine Stimmung eher kontraproduktiv.

Die Einfahrt in die Marina kann beginnen, ein Sektorenleuchfeuer weist uns dabei den Weg. Wind und Welle drücken ordentlich, aber die Hafemole schirmt zumindest den Seegang bald ab. Mit einer Taschenlampe wird das Hafenbecken ausgeleuchtet, um einen guten Liegeplatz zu finden. In der Marina ist der Wind weniger spürbar, aber noch immer nicht wenig. Ein umsichtiges Manövrieren ist nötig, da die Hafenanlage aus mehreren kleineren Hafenbecken besteht, die jeweils mit einer schmalen Durchfahrt miteinander verbunden sind, in denen aber auch schon Schiffe liegen. Wir finden einen guten Platz für die Nacht, klären die „Albatros“ noch auf, genießen traumhafte Mitternachtstortellini und freuen uns dann auf unsere Kojen, während Debbie und Ernst noch die Anlage umrunden, um die Liegegebühren zu bezahlen und sich einen Überblick zu verschaffen.

Der nächste Morgen ist für das Ausschlafen reserviert. Das Wetter spielt mit und wir werden von der Sonne geweckt, es verspricht, ein herrlicher Tag zu werden. Wir entscheiden uns, die „Albatros“ noch auf einen anderen Liegeplatz zu verholen, um ein wenig zentraler in der Marina zu sein. Hasle ist dabei der wahrscheinlich schönste Hafen auf unserem Törn. Mitten in der Natur, mit einem tollen Badebereich und Sandstrand können wir den Hafentag gemeinsam genießen. Wir nutzen die Zeit auch, um kleinere Reparaturen vorzunehmen und die Crew in den Mast zu ziehen. Gemeinsam wird im Anschluss die Entscheidung getroffen, dass wir heute nicht kochen wollen, sondern die lokale Gastronomie unterstützen (Pommes, Burger (sogar vegan) und kühle Getränke am

Wasser). Von ein paar Mutigen wird der geschützte Badebereich getestet, welcher immer wieder von hereinbrechenden Wellen überspült wird, und auf den Gesichtern bilden sich die ersten Sonnenbrände. So verfliegt unser Hafentag auf Bornholm. Wir beschließen den Abend gemeinschaftlich in Liegestühlen und einer Plopprunde auf dem Sandstrand, schauen uns den tollen Sonnenuntergang an und freuen uns auf die kommenden Tage.



Foto: Ernst Czaplinsky

Spinnakersegeln

Abenteuer 4 – Spinnaker-Riss

Es ist der zweite Dienstag – nach einem gemütlichen Sightseeing-Vormittag durch das niedliche schwedische Ystad laufen wir am frühen Nachmittag aus. Wir wollen bei angenehmem Ostwind langsam Strecke Richtung Heimatrevier machen. Bei 6-8 kn Wind setzen wir zum ersten Mal das schönste Segel an Bord, den knallbunten Spinnaker. Wir verstehen schnell, warum moderne Yachten mit wenig Crew eher einen Gennaker benutzen: Um so einen Spi mit seinen ganzen Schoten, Achterholern und dem Baum anzuschlagen und zu setzen, braucht es ganz schön viel Konzentration und viele Hände. Als er endlich oben ist und steht,

ist die Freude dafür umso größer. Wir können mit den Yachten, die wir weiter draußen auch mit bunten Tüchern erspähen, mindestens mit-halten. Der Wind frischt ein wenig auf, aber es bleibt wunderschönes Champagner-Segeln bei 4 Bft und strahlender Sonne. Wir wechseln ins Wachsystem – schließlich wollen wir noch durch die Nacht – und die Hälfte der Crew macht sich gerade fertig für die Kojen, als von oben ein lautes „Peng“ zu hören ist. Der Spi ist gerissen. In Windeseile ist die gesamte Crew zum All-Hands-Manöver an Deck. Wir sind gut vorbereitet, das geordnete Bergemanöver ist schon längst vorbesprochen. Alle wissen, wo sie anfangen müssen, und binnen kürzerer Zeit sind die Reste unseres wunderschönen Spis sicher wieder unter Deck. Top Teamwork! Debbie ist zufrieden; nur auf den Anruf bei der Schule zur Berichterstattung freut sie sich nicht. Wir fragen uns, wie das passieren konnte: Ist jemand schuld? Wie teuer ist so ein Spinnaker eigentlich? Eine richtige Ursache finden wir nicht. Es bleibt nur die Erkenntnis: Der Spi ist vorerst hin; und ein wenig Hoffnung: Vielleicht kann der Segelmacher ihn noch retten.

Abenteuer 5 – Brückendurchfahrt

Jetzt ist es schon (wieder) Mittwoch. Heute liegt ein langer Schlag vor uns, denn wir starten (erneut) in Klintholm und haben Bagenkop als Ziel ins Auge gefasst. Um 9:30 Uhr legen wir ab. Die heutige Route führt uns durch den Grønsund

nahe an den Inseln Falster, Møn und Bogø vorbei und in das Smålandsfahrwasser. Wir segeln fröhlich bei stetig abflauendem Wind und freuen uns schon auf spannende Brückendurchfahrten; die Farøbrücke und die Storstrømbrücke liegen auf unserem Weg. Doch zunächst heißt es Tonnenpaare zählen, um im schmalen Grønsund nicht aus dem Fahrwasser in die sehr flachen Randgebiete zu kommen. Im Storstrøm kommt der Wind genau von achtern und wir üben uns im Schmetterlingsegeln. Um 14:15 Uhr passieren wir die zweite Brücke, die Storstrømbrücke, und stellen fest, dass der Neubau der dahinterliegenden Ny Storstrømbrücke schon ganz schön weit fortgeschritten ist. Die Baustelle wird in der Seekarte erwähnt, zusammen mit der Info, dass das Fahrwasser hier mit dem Fortschritt der Baustelle veränderlich ist, aber während der Routenplanung haben wir uns deswegen keine größeren Gedanken gemacht – unsere Yacht hatte während des vorherigen Törns diese Baustelle bereits zweimal passiert. Beim Inblickkommen der neuen Brücke stellen wir fest: Das Fahrwasser führt aktuell durch ein neues Brückenfach. War das während des letzten Törns auch schon so? Wir sind uns nicht sicher. Mit Blick auf die Brücke wird uns bewusst: Es könnte knapp werden. Einfach durchfahren wäre zu riskant. Es ist klar, wir müssen die Durchfahrtshöhe des Brückenfachs herausfinden. Allerdings klingt dies leichter, als es im Endeffekt war. Ein erneutes kritisches Prüfen der Seekarte ergibt leider noch immer keine Informationen zu dieser neuen Brücke. Um Zeit für die Recherche zu gewinnen, fahren wir auf einem Halbwindkurs bei Windstärke 4 eine Wende



Foto: Deborah Golz

Ein Herz segeln

nach der anderen zwischen den beiden Brücken. Wir versuchen nun, mit dem Bordcomputer mehr herauszufinden. In den NfS (Nachrichten für Seefahrer) finden wir auf die Schnelle keine Informationen. Online heißt es, die Brücke soll eine Durchfahrtshöhe von 26 m haben, aber eine nautische Information ist das nicht und das aktuelle zu durchfahrende Brückenfach sieht auch nicht sehr mittig aus – seitlich wird die Brücke sicher weniger hoch sein. Natürlich denken wir auch darüber nach, umzudrehen, aber es wäre ein wirklich großer Umweg, den wir vermeiden wollen. Langsam gehen uns die Ideen aus. Während wir als Crew versuchen, keine anderen Schiffe in diesem engen Gebiet zwischen den Brücken zu behindern, ruft Debbie die Skipperin des letzten Törns an. Sie geht zum Glück sofort an ihr Telefon, hat aber zunächst eine ernüchternde Information: „Oh nein – vor 4 Wochen führte das Fahrwasser noch durch den nicht überbauten Teil – ich weiß auch nicht, wie hoch die Brücke ist.“ Den entscheidenden Tipp hatte sie dennoch parat (Danke, Isabelle!): „Damals waren viele Baustellenschiffe im AIS zu sehen – versucht es doch mal über Funk.“ Wir funken also: „An alle Schiffe in der Nähe der Brücke“ und zum Glück melden sich die Bauarbeiter der Brücke persönlich. Sie sagen, das Brückenfach im Fahrwasser sei 22 Meter hoch. Leider ist der Mast der Albatros jedoch 23 Meter hoch – wir sehen uns schon den Umweg über Fehmarn fahren, doch die Bauarbeiter haben ein Herz für uns und bieten uns an, dass sie mit ihrem Rib kommen und uns durch das letzte verbleibende offene Brückenteil – die Baustelle – begleiten würden. Dem stimmen wir dankbar zu und kurze Zeit später können wir mit Geleitschutz das offene Brückenteil passieren. Auch dieses Ereignis hat wieder einmal gezeigt, wie gut wir als Crew harmonieren. Auch wenn es stressig ist, erledigt jeder seinen Job, es gibt keine (unlös-baren) Unklarheiten und wir können auch diese Hürde gemeinsam lösen. Nichtsdestotrotz sind wir alle sehr erleichtert, unsere Fahrt Richtung Bagenkop fortsetzen zu können.

Abenteuer 6 – Musikbox über Bord

Vorletzter Törntag – um 6 Uhr klingelt der Wecker, 3 Stunden nach Ankunft in Bagenkop. Wer braucht schon Schlaf? Wir haben doch noch Ziele: Anker in der Dyvig, die 600 Seemeilen

voll machen ... Debbie schält sich aus ihrem Schlafsack, wirft einen Blick nach draußen und verkündet eine frohe Nachricht: „Schlaf weiter – wir haben dicken Nebel.“ Drei Stunden später bei Porridge auf See klart auch der Himmel langsam auf und wir sind uns einig: Auch wenn es spät wird, wir fahren noch in die Dyvig. Bei schwachem Wind ist das Vorsegel mal oben, mal unten (endlich ist einmal wieder Zeit für die G1, die wir so „unfassbar gern“ falten), und bei gespanntem Segeln läuft Musik. Debbies Musikbox baumelt am Baum, aber irgendwie schallt sie mehr nach vorn als nach achtern – das muss sich doch ändern lassen. Es wird gefummelt ... und die Musikbox fällt erst auf den Aufbau, dann aufs Seitendeck und dann „Platsch“ ins Wasser. Debbie schlägt die Hände über dem Kopf zusammen – bis jemand ruft: Die Box schwimmt. Sofort wird ein Box-über-Bord-Manöver eingeleitet, eine Pütz wird zum Aufnehmen bereitgehalten und im dritten Anlauf (eine Box mit einer Pütz zu angeln ist gar nicht so einfach, und Magnus bietet schon an, ihr hinterherzuspringen) meldet Ernst: „Ich habe sie und sie spielt noch dasselbe Lied“ – es war übrigens „An Tagen wie diesen“ von den Toten Hosen.

Abenteuer 7 – Wie segeln wir ein Herz in den Tracker?

Der letzte Törntag beginnt in der Dyvig zeitig, da wir die stündliche Öffnung einer Klappbrücke abpassen müssen – jedoch lässt sich eine Runde Dinghifahren für jeden noch einrichten. Kaum aus der Bucht hinaus, bemerken wir, dass wir kreuzen müssen – und das auf einem 100 Meter breitem Ausläufer ... Es wird fleißig gewendet und mit jeder Wende werden wir eingespielter und schneller, bevor Debbie ganz kurz vor der Allsundbrücke entscheidet, den allerletzten Rest doch noch mit Motor zu bestreiten. Pünktlich durch die Brücke und frisch getankt laufen wir in die Flensburger Förde ein und es kommt eine Idee auf, die wir im Laufe des Törns entwickelt haben: ein Herz in den Plotter zu segeln. Zum Glück haben wir gerade noch genügend Zeit und schnell sind die Aufgaben verteilt: Debbie und Stella als Koordinatoren mit Blick auf den Tracker, Charlotte am Steuer und der Rest an den Schoten. Die untere Spitze des Herzens war

Foto: Ernst Czaplinsky



Ankunft in Glücksburg nach erfolgreichem Törn

eine saubere Wende, die relativ entspannt verlief. Doch als wir an den zwei Bögen ankamen wird es hektisch: drei Halsen direkt hintereinander, die in unterschiedlichem Tempo gefahren werden müssen. Dem ersten Bogen sieht man unsere Unerfahrenheit im Herzenssegeln noch an, doch der zweite ... der zweite Bogen ist reine Perfektion! Leider gibt es keine Zeit für einen weiteren Versuch in der Kunst im Tracker, jedoch ist dieses letzte Abenteuer mal wieder der Beweis und der Inbegriff unserer Fähigkeit, als Team zu agieren – und dabei auch noch so einen riesigen Spaß zu haben!!!

Nach zwölf Tagen intensivem Crew-Leben, neun Etappenzielen, sieben Abenteuern und Besuchen in drei verschiedenen Ländern geht unser Törn nun zu Ende. Mit neuen Erfahrungen für jeden von uns und so viel Action wie man nur selten hat, füllten wir die beiden Wochen so gut wie möglich. Vor allem die Teamfähigkeit und die schnelle wechselseitige Anpassung in der Crew haben uns im Nachhinein überrascht und waren bestimmt der ausschlaggebende Faktor für den Erfolg unseres Törns.

Sei es beim Kochen auf See, beim Segelpacken bei Welle und Nacht (vor Bornholm), bei der Tagesplanung in Kopenhagen oder einfach nur beim Entspannen bei Sonne und wenig Wind (auch wenn Entspannung nicht wirklich unser Motto war ...); wir haben immer einen Weg gefunden, der für alle gepasst hat und bei dem jeder auf seine Kosten gekommen ist. So haben wir es schließlich auch geschafft, über 600 Seemeilen hinter uns zu legen und noch Stopps wie Kopenhagen und Schweden einzubauen.

Abschließend lässt sich also auf jeden Fall sagen, dass wir uns alle keine bessere Beschäftigung für diese zwei Wochen hätten vorstellen können und am Ende gerne auch noch zwei weitere drangehängt hätten. So viel Spaß und Abenteuer, Aufregung und Genuss, aber vor allem so viele nette Leute findet man nur selten, und daher sind wir alle dankbar, uns für diesen Törn entschieden zu haben und können ihn nur weiterempfehlen.

Charlotte, Debbie, Ernst, Ludwig, Stella und die ganze „Albatros“-Crew

VOM BUG ZUM HECK

Ein Bericht über die CYS mit einer Vorausschau auf die Saison 2025



Viel Wasser im Chiemsee - hat ja auch Vorteile

Liebe Leserin, lieber Leser,

wenn im Herbst die Boote der CYS alle aus dem Wasser kommen, sieht man an ihnen jede Menge Spuren, die auf eine lange und intensive Saison hindeuten. Jedes Boot war nahezu jeden Tag von April bis Oktober im Einsatz, das hinterlässt natürlich „Eindrücke“.

Die Saison 2024 war eine gute Saison, mit allem, was dazugehört. Nur das Wetter hätte besser sein können. Zweimal, erst im Frühjahr und dann im Herbst noch einmal, ist der See über die Ufer getreten und hat unsere Stege unter Wasser gesetzt. Im September gar über die Gummistiefelgrenze. Aber Dank großem Einsatz aller Beteiligten gab es immer eine Lösung. Und als das Wasser dann wieder ging, kamen die Mücken, aber auch kein Problem, wir leben ja mit der Natur und nicht gegen.

Die Kurse waren allgemein gut gebucht, zwar gab es einen kleinen Rückgang der Teilnehmerzahlen im Vergleich zum letzten Jahr, aber Anfang August hatten wir mit 190 Personen eine Rekordwoche. Bei den Schulklassenkindern ist die Teilnehmerzahl ohnehin konstant. Sehr erfreulich war, dass wir in jeder der 28 Saisonwochen sehr stabil mit ehrenamtlichen Ausbildern und Ausbilderinnen besetzt waren. Erwähnenswert ist auch, dass die Zahl der weiblichen Ausbilderinnen weiter steigt.

Sehr gute Teilnehmerzahlen gab es bei den Fortgeschrittenenkursen im Opti- und Juniorenbereich zu vermerken. Auch die SBF-Binnenkurse konnten einen Zuwachs verzeichnen. Ebenfalls sehr erfreulich waren die Frauenseglerkurse und der SBF- Binnen-Praxiskurs für Frauen ist mit immerhin sechs Teilnehmerin-

nen gut angelaufen. Rückläufig waren im Gegenzug die Grundscheinkurse bei den Optis, Junioren und den Erwachsenen. Auch beim SBF-See Kurs mussten wir einen Teilnehmerrückgang verzeichnen.

An Land gab es über den Sommer im Wesentlichen zwei Neuerungen. Aus der ursprünglich angekündigten PVT-Anlage ist eine PV-Anlage geworden. Seit Juni sind wir in der Lage etwa zwei Drittel unseres Stromverbrauches selbst zu decken. Bei gutem Wetter schafft die Anlage über 50 kWh. Auch noch erwähnenswert ist der neue Volleyballplatz vor dem Bayernhaus. Das Kunstrasenfeld ist, wenn gerade nicht gesegelt wird, immer gut frequentiert. Dient es doch Mädels und Jungs gleichermaßen zum Auspowern und hilft nebenbei sehr die Handyzeiten bei den Kindern zu verkürzen.

O`pen BIC Kurs 1 Woche (10 bis 13 Jahre)

Für Kids, die bereits genügend Erfahrung im Optisegeln haben, bietet dieser neue Kurs die Möglichkeit sich auf den sportlichen O`pen BIC Skiff's weiterzuentwickeln. Die Einhandjolle sorgt für puren Segelspaß mit hohem „Wasseranteil“. Wir starten mit zwei Kursen 2025, in der ersten Pfingstferienwoche, von 08. bis 14. Juni und in der ersten Septemberwoche, von 31. August bis 06. September.

Senioren-Segelwoche 1 Woche

Wir bekommen immer mal wieder Anfragen von älteren Mitgliedern, ob es denn Sinn mache einen Kurs zu buchen und ob auch andere ältere Teilnehmende dabei sind? Also lag es nahe, eine Kurswoche ins Leben zu rufen, die im Besonderen auf unsere älteren Segler und Seglerinnen zugeschnitten ist. Anfang September ist eine ideale Zeit um entspannt den See zu erkunden. Mit der Aira 22 steht den Teilnehmenden ein modernes Boot zu Verfügung, welches mit einer Rollfockanlage und einem Einleinen-Reffsystem bei jedem Wind gut beherrschbar ist. Der eingebaute Elektromotor ermöglicht es auch andere Ziele am See, wie z.B. die Fraueninsel, anzulaufen. Wir sind jedenfalls gespannt, wie dieser Kurs ankommt.

Für die Saison 2025
haben wir uns ein paar
Neuigkeiten überlegt:

Jugend-Herbstcamp 1 Woche (14 bis 17 Jahre)

In den Herbstferien noch mal Lust auf Segeln? Das Wetter im Oktober bietet hierfür meist beste Bedingungen. Egal ob ihr einen Grundkurs machen wollt oder Fortgeschrittenen-Training, wir teilen die Crews entsprechend den Vorkenntnissen ein. Gesegelt wird auf J-80 oder Aira 22 Yachten.

SBF-See Intensivkurs über das Wochenende

Zweimal bieten wir diesen Kurs für Mitglieder an, die gewillt sind, in kurzer Zeit viel zu lernen. Die Praxiseinheiten finden dann vor den jeweiligen Prüfungsterminen nach Absprache statt.

Termine:

Wochenende 16. bis 18. Mai,
Prüfung am 31. Mai 2025
Wochenende 03. bis 05. Oktober,
Prüfung am 11. Oktober 2025

100 Jahre DHH

Der DHH feiert 2025 sein hundertjähriges Jubiläum. Dies wollen wir an der CYS am Samstag, den 05. Juli mit einem Tag der offenen Tür für alle Mitglieder feiern. Bitte halten Sie sich den Tag frei und kommen Sie mit Ihren Kindern, Enkelkindern und Freunden. Tagsüber gibt es ein Rahmenprogramm, in dem jedes Boot der Schule gesegelt werden kann und am Abend wird gefeiert. Es gibt Musik und für das leibliche Wohl ist von der Pizza über den Grillteller alles dabei.

Kleine Theorieeinheiten gehören auch dazu



Aber jetzt heißt es erst mal die Schule wieder herzurichten, wie anfangs erwähnt, muss jedes unserer über 100 Boote im Winter repariert und wieder in Schuss gebracht werden. Gleiches gilt natürlich für alle Zimmer und das Gelände.

Am meisten freut mich, dass wir im Mitarbeiterstamm und bei den ehrenamtlichen Kräften sehr gut aufgestellt sind und mit Rückenwind und einer freudigen Erwartung der kommenden Saison entgegensehen können!

Ihr
Michael Wimmer

MEIN SCHÖNSTES FERIEN-ERLEBNIS

In den Sommerferien waren wir beim DHH am Chiemsee.

Ich war mit meiner Familie eine Woche beim DHH, doch der letzte Tag war der schönste. Am Freitag, also am letzten Kurstag, segelten wir nach dem Frühstück mit unseren Booten (Optimist und Open BIC) raus auf den Chiemsee. Wir segelten zu einem Teil des Sees, der sich Schafwaschen nannte. In der Schafwaschen Bucht gab es einen Spielplatz. Dort setzten wir uns auf eine Bank und bekamen Eis spendiert. Später gingen wir wieder zu unseren Booten und segelten zurück zur Segelschule. Anschließend ging ich auf mein Zimmer und zog mich zum Baden um. Dann rannte ich zum Steg. Ich sprang mehrmals ins Wasser. Nachdem ich mehrmals gesprungen war, zog ich meine Sportsachen an und spielte mit den anderen Jungs aus meinem Segelkurs Fußball auf der Wiese. Dann bekamen wir unsere Segelscheine und Medaillen für die Regatta, die am Vortag stattfand. Es gab danach Pizza aus dem Holzofen und Apfelschorle. Am Abend trank ich noch einen Kinder-Cocktail. Irgendwann ging ich dann schlafen. Das war mein schönster Ferientag.

Jacob aus Heilbronn, 11 Jahre



JACOB

Mein Schönstes Ferienerlebnis
Wir waren beim DHH am Chiemsee segeln
Wir waren eine Woche dort, doch der letzte Tag war der schönste. Am Freitag segelten wir nach dem Frühstück mit den Booten raus auf den Chiemsee, der sich Schafwaschen heißt. Dort angekommen setzten wir uns am Spielplatz auf eine Bank. Später setzten wir uns wieder in unsere Boote und segelten zurück zur Segelschule. Da ging ich hoch aufs Zimmer und zog mich zum Baden um. Dann rannte ich vor zum Steg und sprang ins Wasser. Nach dem ich mehrmals gesprungen war, zog ich mich wieder an und spielte ein bisschen Fußball. Dann bekamen wir unsere Segelscheine und Medaillen für die Regatta. Nach den Segelscheinen und Medaillen gab es Pizza und Apfelschorle. Am Abend trank ich noch einen Kinder-Cocktail. Irgendwann ging ich dann schlafen. Das war mein schönstes Ferientag.

MEIN PRAKTIKUM AN DER CYS

Ich bin Lili (21), studiere „Mensch und Umwelt: Psychologie, Kommunikation und Ökonomie“ in Landau und durfte mein 6-wöchiges Pflichtpraktikum an einem der schönsten Fleckchen der Erde verbringen – am Chiemsee.



Lili Stalman

Auch wenn sich sechs Wochen Praktikum im ersten Moment sehr lange anhören, die Zeit verging im Flug und am Ende verlängerte ich noch eine Woche freiwillig.

Die letzte Woche der Hauptsaison war gleichzeitig meine erste Woche, die ich in der Betreuung der „Optis“, unserer jüngsten Segler, verbringen durfte. Folgendes habe ich dabei gelernt: Wenn eine Schnitzeljagd lang genug dauert, gehen Kinder sogar freiwillig ins Bett und wollen noch nicht mal mehr ihren Eis-Schatz essen.

Das absolute Highlight, sowohl für die Optis, als auch für mich, war die legendäre „Opti-Taufe“. Alle Optis die ihren Segelschein bestehen wollen, müssen sich durch einen abenteuerlichen Parkour auf dem Steg wagen. Dieser besteht aus gespannten Seilen, einem gefährlichen Krokodil und einer Taufe von Neptun höchstpersönlich. Für denjenigen, der das Spektakel schon einmal betrachten durften, mag aufgefallen sein, dass das Krokodil seine besten Tage schon hinter sich hat und von den Optis mittlerweile liebevoll als „das gammelige Krokodil“ bezeichnet wurde. Würdig, nachdem der letzte Opti der Saison hindurchgekrochen war, gab das morsche Holz nach und es verschloss seinen Schlund. Voller Tatendrang und etwas mehr Zuversicht als nötig, beschlossen wir, die Restaurierung des Krokodils zu unserem neuen Großprojekt zu machen. Von da an verbrachten wir die Mittagspausen

und auch manche Abende mit unserem grünen Freund. Im Laufe der Wochen nahm er langsam wieder Gestalt an und bekam ein neues Gebiss und einen neuen Körper aus einem angesprützten Gennaker.

Der ein oder andere Stammsegellehrer ließ sich ab und an mit gespielter Desinteresse in der „Krokodilsklinik“ blicken, um zunächst einen blöden Spruch, dann aber auch den ein oder anderen nützlichen Tipp dazulassen. Stärker und stabiler als je zuvor, wird das Krokodil in der nächsten Saison wieder viele Optis verschlingen!

Mit Einbruch der Nebensaison, brach auch der Regen herein. Es regnete und regnete und regnete und das Wasser stieg immer weiter. Zunächst nur bis zum Steg, dann überschwemmte das Wasser den Weg, bis es schließlich so hoch stand, dass wir sogar die Ausbilder-Lounge in Sicherheit bringen mussten.

Da die Poller im Kanal nur noch mit einer Angel oder Taucherbrille erreichbar gewesen wären, legten wir die Airas an die Bojen. Um



Das neue Opti-Krokodil

an die Boote zu kommen, musste mittlerweile jede Crew ausgebootet werden. Sehr mühselig, aber auch effizient um als Ausbilder das Manövrieren und Anlegen auf den Motorbooten zu perfektionieren. Lustigerweise bekommt man die Auswirkungen des Hochwassers an Land zu spüren, doch sobald man auf dem Wasser ist bekommt man nichts mehr davon mit. Nach Regen folgt zum Glück auch irgendwann wieder Sonnenschein und in unserem Fall richtig schöner Wind zum Segeln...zumindest fürs erste.

Die meiste Zeit meines Praktikums verbrachte ich mit Schulklassen. Mit der Zeit kommt die Routine und auch das Wissen, wie man die 5-minütige Aufmerksamkeitsspanne der Schüler sinnvoll nutzt. Man lernt, die Schüler einfach mal experimentieren zu lassen, selbst wenn nicht alles perfekt läuft. Ebenso lernt man selbst unglaublich viel dazu. Darunter auch, dass ein Gennaker kein Starkwindsegel ist.

Meine letzte Woche durfte ich im Büro verbringen und wurde nach ein wenig Statistikerarbeit zur Instagram-Beauftragten. Zu meinen Aufgaben gehörte es, Videomaterial zu sammeln und Videos zu schneiden. Der Inselftag, der in dieser letzten Woche in ein warmes Herbstlicht und rote Blätter getaucht war, bot sich dafür perfekt an.

Alles in allem war es eine aufregende und lustige Zeit mit großartigen Menschen und unvergesslichen Erlebnissen auf den Wellen des Chiemsees.

Lili Stalman



Ausflug auf die Fraueninsel im Herbst

Herzlichen
Glückwunsch
zum Geburtstag



👑 Prof. Dr. Karl-Hans Laermann	26.12.	95
👑 Joachim Hans	14.12.	90
👑 Gerd Christiansen	14.12.	90
Gerhard Müller	21.12.	90
Peter Humpa	17.09.	85
Heinz Krauß	19.09.	85
👑 Dipl.-Ing. Reinhard Burkenstein	06.10.	85
👑 Werner Steinringer	08.10.	85
👑 Günter Seyferth	08.10.	85
Dr. Erich Stillger	09.10.	85
Helmut Bachmann	10.10.	85
Hans Georg Meißner	12.10.	85
Annegret Keller	13.10.	85
Hans-Jürgen Hänler	22.10.	85
Elmar Brod	28.10.	85
👑 Olaf Timmermann	27.11.	85
Adolf Risch	28.11.	85
Heinz Jochen Keller	09.12.	85
Günther Lang	17.12.	85
👑 Peter Voss	18.12.	85
Carl Albers	23.12.	85
Dr. Peter Mäussnest	28.12.	85
Dr. Uwe Keup	30.12.	85
Friedrich Muschik	31.12.	85
Hermann Hauck	21.06.	80
Werner Hagenauer	01.12.	80
Peter Christiansen	17.12.	75
Bodo Wawrzinek	13.11.	70

👑 Träger der Goldenen Ehrennadel

DURCH TOD VERLOREN WIR:

14.08.2024	Rainer Voß	Solingen
29.08.2024	Dr. Jörg Schmutterer	München
27.09.2024	Wolf Dieter Ruppert	Dietzenbach
Okt. 2024	Klaus zur Nieden	Marquartstein
07.10.2024	Heide Gernhardt	Prien
10.11.2024	Manfred Wilhelm Kriegesmann	Haan



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.

HAMBURG

Leitung: Lutz Böhme
Feldstr. 57 c
22880 Wedel

Tel.: 04103/7036959
E-Mail: boehme@dhh.de
www.dhh.de/hamburg



In der Hamburger Zweigstelle sind einige Kurse bereits gestartet. Wir wünschen allen Lernenden eine erfolgreiche, interessante und unterhaltsame Winter-Theorie mit großer Vorfreude auf die aktive Wassersportsaison 2025. Frohe Weihnachten und einen guten Start in 2025!

Nr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer	Uhrzeit
258012	Navigationsübungstag zum SKS	15.02.25	1 Tag	18:30-21:30
258013	SBF-Binnen-Ergänzung zum aktl. SBF-See/SKS-Kurs	18.02.25	1 Abend	18:30-21:30
258014	Praxisbezogene Planung, eines fiktiver Törns von Hamburg über die Elbe, NOK, Ostsee bis Flensburg	08.01.25	2 Abende	18:30-21:30
258044	Seminar: Charters und Segeln im Mittelmeer	25.02.25	1 Abend	18:30-21:30
Module im laufenden SSS - Sportseeschifferschein				
248023	Gezeiten	05.12.24	4 Abende	18:30-21:30
258024	Seemannschaft	23.01.25		18:30-21:30
258025	Radar I und II	15.02.25	5 Abende	09:30-17:00
258026	Recht	13.02.25	3 Abende	18:30-21:30
258027	Wetter	06.03.25	1 WE	18:30-21:30
258030	SHS - Sporthochseeschifferschein	08.01.25	11 Abende +1 WE	18:30-21:30 +Sa/So
258031	Astronavigation I	08.01.25	4 Abende	18:30-21:30
258032	Astronavigation II	05.02.25	4 Abende	18:30-21:30
258025	Radar I und II	15.02.25	1 WoEn	09:30-17:00
258033	Wetter	05.03.25	1 Abend	18:30-21:30
258034	Recht	26.03.25	1 Abend	18:30-21:30
258035	Handhabung von Yachten	03.04.25	1 Abend	18:30-21:30
258034	Recht	26.03.25	1 Abend	18:30-21:30
258035	Handhabung von Yachten	03.04.25	1 Abend	18:30-21:30
UKW-Funk				
258041	SRC - Short Range Certificate - Prüfungsvorbereitung	01.03.25	1,5 Wo	10:00-17:00
258042	UBI - UKW-Binnenfunk - Prüfungsvorbereitung	09.03.25	1 So	10:00-17:00
258043	Pyro FKN - Fachkundenachweis	04.03.25		18:30-21:30

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 2024 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 2025 beginnen und bis März/April 2025 laufen. Zu Beginn der Kursreihe wird wieder ein unverbindlicher und unentgeltlicher Informationsabend stattfinden. Folgende Kurse sind aktuell geplant:

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
258201	Informations- und Einführungsveranstaltung *	06.01.25	1 Abend
258211	Sportbootführerschein Binnen (SBF-Binnen)	09.01.25	11 Abende
258220	Sportbootführerschein See (SBF-See)	13.01.25	13 Abende
258223	Sportküstenschifferschein (SKS)	13.01.25	20 Abende
258224	Kombination SBF-See und SKS	13.01.25	20 Abende
258230	Sportseeschifferschein (SSS) - Information *	09.01.25	1 Abend
258232	SSS - Modul Navigation	27.02.25	7 Abende
258235	SSS - Modul Seemannschaft	13.01.25	6 Abende
258240	Sporthochseeschifferschein (SHS) - Information *	09.01.25	1 Abend
258271	Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel (FKN)	24.03.25	1 Abend
258282	Funk-Kombination UKW (UBI und SRC)	14.01.25	10 Abende

* = unverbindliche und kostenfreie Informationsveranstaltung

Die SSS-Module „Schifffahrtsrecht“ und „Wetterkunde“ sind für Herbst 2025 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. Anfang Dezember 2024 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 im Internet unter www.dhh.de/zweigstelle-braunschweig/kursangebot

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	Radarseminar	Seefunk Auffrischung	Medizin an Bord
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	medizinische Notmaßnahmen auf seegehenden Yachten
Voraussetzungen	praktischer Grundkurs empfohlen, zumindest aber Mitsegel-Vorkenntnisse	keine	SBF-Binnen empfohlen, zwingend: SBF-See siehe Prüfungstermine	SKS/BR empfohlen, mind. aber für SSS: SBF-See und mind. 1.000 sm	SKS/BR empfohlen, mind. aber für SSS: SBF-See und mind. 1.000 sm	Segel-Erfahrung. Küste/See, Schul-Englisch	Segel-Erfahrung. Küste/See	SRC/UBI	Segel-Erfahrung. Küste/See
Uhrzeit	18.30-21.00	18.30-21.00		09.30-17.00	09.30-17.00	18.30-21.00	09.00-17.00	18.00-21.00	Fr: 18.00-21.00 Sa: 09.30-17.00
Termine	Do 13.02. Do 20.02. Do 27.02. Do 13.03. Do 20.03. Do 27.03.	Di 04.02., Do 06.02., Di 11.02., Do 13.02., Di 18.02., Do 20.02., Di 25.02., Do 27.02. Skiferien Di 11.03. Ende SBF-See, Do 13.03. Beginn SKS, Di 18.03., Do 20.03., Di 25.03., Do 27.03., Do 03.04., Do 10.04.		samstags 11.01. 18.01. 25.01. 01.02. 08.02.	samstags 15.02. 22.02. 01.03.	Mo 17.02. Mo 24.02. Skiferien Mo 10.03. Mo 17.03. Mo 24.03. Mo 31.03. Mi 02.04.	Sa 22.03. Zur Vertiefung SSS zu empfehlen	Fr 28.02.	Fr 11.04. Sa 12.04.
Kursnr.	258901	258902 / 258953 / 258903		258905	258907	258909	258910	258913	258911
Prüfung	Sa 05.04. Theorie	Sa 22.03. Theorie und Praxis	Sa 19.04. Theorie	nächste mögl. Theorie, siehe Website, PA DSV*	nächste mögl. Theorie, siehe Website, PA DSV*	Sa 05.04. Theorie und Praxis			
Kursleiter	Lukas Vogl	Ludwig Vogl / Christiane Vogl		Erlend Luck	Manfred Matheis	Ludwig Vogl	Peter Boot	Ludwig Vogl	Martin Biller

Schulungsräume: 80538 München, Thierschstr. 46, Wilhelmsgymnasium

*www.sportbootfuehrerscheine.org/

HANNOVER

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

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

Alle Kurse finden in Präsenz
(soweit nicht anders angegeben in
Hannover, Plathnerstr. 5 A)
und Online kombiniert statt.
Die Kurse 258192 und -193 sind inkl.
Übungsmaterial.



K.Nr.	Kurznr.	Kurstitel	Beginn	Kursdauer
Führerscheinkurse				
248160	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	25.11.24	2 Wochenenden
258161	SBF-B	SBF-Binnen (SBF-B)	24.02.25	2 Wochenenden
248162	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	25.11.24	2 Wochenenden und 1 Montag
258163	SBF-S	SBF-See (SBF-S)	24.02.25	2 Wochenenden und 1 Montag
248164	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen	25.11.24	2 Wochenenden und 1 Montag
258165	SBF-S-B	Kombikurs SBF-See und Binnen	24.02.25	2 Wochenenden und 1 Montag
248166	SKS	Sportküstenschifferschein (SKS)	13.12.24	14 Termine
248167	SBF-S / SKS	Kombikurs SBF-See und SKS	25.11.24	SBF-S: 2 Wochenenden und 1 Montag SKS: 14 Termine
248168	SBF-S-B / SKS	Kombikurs SBF-See/Binnen und SKS	25.11.24	SBF-S-B: 2 Wochenenden und 1 Montag SKS: 14 Termine
248169	SSS	Sportseeschifferschein (SSS) Gesamtkurs	16.11.24	27 Termine, teilweise online
258170	SSS-N	Sportseeschifferschein Modul Navigation	10.02.25	10 Termine, teilweise online
258171	SSS-S	Sportseeschifferschein Modul Seemannschaft	13.01.25	3 Termine, teilweise online
248172	SSS-R	Modul Schifffahrtsrecht	16.11.24	9 Termine, teilweise online
248173	SSS-W	Modul Wetterkunde	16.12.24	3 Termine, teilweise online
258174	SHS	Sporthochseeschifferschein (SHS) Intensivkurs, inkl. der kostenlosen Teiln. am SSS Kurs	08.03.25	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenz
258175	SHS-A	Modul Astro Navigation	08.03.25	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenz
258176	SHS-R	Modul Schifffahrtsrecht	08.03.25	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenz
258177	SHS-H	Modul "Handhabung von Yachten"	08.03.25	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenz
258178	SHS-W	Modul Wetterkunde	08.03.25	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenz
258179	SKS-I	Sportküstenschifferschein (SKS) Intensivkurs an 3 WE	07.02.25	3 Wochenenden, 2 WE Online, 1 WE Präsenz
258180	SSS-I	Sportseeschifferschein (SSS) Intensivkurs an 4 WE	10.01.25	4 Wochenenden, 2 Online, 2 Präsenz
248181	SBF-S + SKS-I	SBF-See an 2 Wochenende und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; Siehe Kursnr.: 248162 & 258179	25.11.24	SBF Teil: siehe SBF-S Kurs SKS Teil: Fr. 17:00 bis So. 16:00 Uhr
248182	SBF-S-B / SKS-I	SBF-See und Binnen an 2 Wochenende und SKS Intensivkurs an 3 Wochenenden; Siehe Kursnr.: 248164 & 258179	25.11.24	SBF Teil: siehe SBF-S Kurs SKS Teil: Fr. 17:00 bis So. 16:00 Uhr
Funkkurse				
248184	SRC	Short Range Certificate (SRC)	23.11.24	2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz
258185	SRC	Short Range Certificate (SRC)	22.02.25	2 Wochenenden, 1 x Online, 1 x Präsenz
258186	LRC	Long Range Certificate (LRC)	22.03.25	2 Wochenenden als Online Kurs
248187	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 248184 & 258186	23.11.24	4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz
258188	SRC/LRC	SRC / LRC Kombikurs s. Kurs 258185 & 258186	22.02.25	4 Wochenenden, 2 x Online, 1 x Präsenz
Workshops und Sonderveranstaltungen				
258190	FKN	Fachkundenachweis Pyro (FKN)	29.03.25	1 Samstag/WSV, Altwarmbüchen
258191	SAB	Software/Apps an Bord	11.01.25	1 Samstag/online per zoom
248192	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk/incl. Übungsmat.	23.11.24	1 Wochenende/Ropetec in Bremen
258193	Spleißen	Spleißen mit modernem Tauwerk/incl. Übungsmat.	22.03.25	1 Wochenende/Ropetec in Bremen

MINDEN / OSTWESTFALEN-LIPPE

Leitung: Johannes Indermark
Riedweg 6
32107 Bad Salzuflen

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



SPORTBOOTKURSE FRÜHJAHR 2025

Kurse in Minden

Informationsabend um 19:00, Dienstag: 21. Januar 2025

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
258302	Sportbootführerschein Binnen	14.02.2025	6 Abende
258303		19.04.2025	2 Sa. oder So.
258304	Sportbootführerschein SEE	11.02.2025	8 Abende
258305		08.03.2025	3 Sa. oder So.
258306	Kombikurs SBF Binnen und SBF See	11.02.2025	12 Abende
258307		08.03.2025	5 Sa. oder So.
258308	Sportküstenschifferschein (SKS)	16.01.2025	12 Abende
258309	SRC	10.05.2025	3 Sa. oder So.
258310	UBI	31.05.2025	Sa. / So.
258330	Motorboot Praxis 3 UE	Nach Absprache	
248331	Motorboot Praxis Spezial	Nach Absprache	

Kurse in Bad Salzuflen

Informationsabend um 19:00, Mittwoch: 22. Januar 2025

Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
258341	Sportbootführerschein Binnen	14.05.2025	6 Abende
258342	Sportbootführerschein SEE	12.02.2025	8 Abende
258343	Kombikurs SBF Binnen und SBF See	12.02.2025	12 Abende
258344	SRC	08.03.2025	Sa / So
258345	UBI	29.03.2025	Sa / So

MANNHEIM

Leitung: Bodo Wawrzinek
Fichtestraße 22
67227 Frankenthal

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



Kursnr.	Veranstaltung	Beginn	Dauer
258601	Sportseeschifferschein (Navigation u. Wetter)	09.01.2025	10 x Do
258602	Sportbootführerschein-See	14.01.2025	8 x Di
258603	Sportküstenschifferschein	15.01.2025	9 x Mi
258604	Short Range Certificate u. UBI	15.01.2025	4 x Mi
258605	Long Range Certificate (Aufbau)	12.02.2025	4 x Mi
258606	Fachkundenachweis	15.02.2025	1 x Sa
258607	Astro ohne Taschenrechner	21.03.2025	1 Fr/1 Sa

Buchen kann man unter www.dhh.de/zweigstelle-mannheim/kursangebot

WIEN



Leitung: Heinz Drstak
Rothneusiedlerstraße 20
A-2332 Hennersdorf

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

Früh beginnen, ohne zeitlichen Druck lernen und die gewünschten Prüfungen machen, um rechtzeitig auf die Segelsaison 2025 vorbereitet zu sein. Dafür bietet die Zweigstelle Wien im Winter und Frühjahr die Theoriekurse für den Sportbootführerschein-See, den Sportküstenschifferschein und weiterführende Ausbildungen an.

Kurs 259101	SBF-See	ab 29.03.2025	3 WE
Kurs 259102	SKS	ab 29.03.2025	5 WE
Kurs 259103	SRC	auf Anfrage	3 WE
Kurs 259104	Radar/ARPA	ab 22.02.2025	1 WE
Kurs 259105	Fotografie an Bord	Ab 17.05.2025	1 WE

Anmeldung ausschließlich online über:
<https://www.dhh.de/zweigstelle-wien/kursangebot>



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

Der Stuttgarter DHH-Seglertreff bietet auch im Jahr 2025 ein vielfältiges Programm für seine Mitglieder und seine Gäste an.

Treffpunkt ist wie immer in der Fischerstube im Restaurant „Haus am See“ am Max-Eyth-See in Stuttgart, Mühlhäuser Straße 311, Saalöffnung um 18.30 Uhr, Beginn 19.00 Uhr. In den Wintermonaten hat die Küche nur bis 20.00 Uhr geöffnet.

Unsere Termine für unseren Seglertreff 2025 sind bei Redaktionsschluss noch nicht fix, sie werden per E-Mail bekanntgegeben.

Sind Sie schon für unsere E-Mail-Rundbriefe registriert? Wenn Sie Infos zu unseren Veranstaltungen erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail mit ihren Empfangsdaten.

Der Seglertreff bedankt sich recht herzlich bei allen Seglern und Referenten, die in 2024 einen Vortrag präsentierten. Ich freue mich beim nächsten Seglertreff auf ein zahlreiches Wiedersehen. Alle Eure/Ihre Bekannten und Freunde sind ebenso willkommen.

BRAUNSCHEWIG

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 29. Januar, 26. Februar, 26. März und ausnahmsweise am 23. April 2025.

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.

Bei unseren Seglertreffs ist jeder willkommen – ob erfahrener Segler, langjähriges DHH-Mitglied oder Neueinsteiger in den Segelsport!

Die Idee, über die Zeit des Lehrgangs oder Törns hinaus untereinander Kontakt zu halten und zu pflegen, entstand bereits kurz nach der Gründung des DHH im Jahre 1925.

In der allerersten Ausgabe der DHH-Mitgliederzeitschrift – sie hieß damals „Mitteilungen“ – vom Oktober 1925 steht unter „Verbandsnachrichten“ diese Notiz: „Die in Berlin und Umgegend ansässigen Teilnehmer des Lehrgangs I (1. Mai bis 15. Juni 1925) treffen sich von jetzt ab am 10. jedes Monats, abends 8 Uhr, im ‚Pshorrrhaus‘, Friedrichstraße. Vollzähliges Erscheinen erbeten.“ Die Schriftleitung fügt hinzu: „Wir hoffen, dass dieses Beispiel guten kameradschaftlichen Zusammenhalts bald die Nachahmung auch der späteren Lehrgänge findet. Um das Fühlunghalten der Yachtschüler untereinander und das Zustandekommen eines örtlichen Zusammenschlusses zu erleichtern, ist beabsichtigt, in der nächsten Nummer des Nachrichtenblattes ein Verzeichnis sämtlicher Teilnehmer der Lehrgänge I–IV mit Anschriftenangabe zu veröffentlichen und dann laufend weiterzuführen.“ Es ist die erste Spur der Kameradschaften/Seglertreffs.

1930 wurde dann die Kameradschaft/Seglertreff in Düsseldorf aus der Taufe gehoben. Es entstand ein wunderbarer Bildband über viele Jahre.





EHRENNADELN

GOLDENE EHRENNADEL FÜR 50 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Wolfram Schwarz	Mainz
Michael Kohlen	Darmstadt
Prof. Dr. Dirk Engehausen	Eisingen
Gottfried Höltzel	Wenzendorf
Prof. Dr. Markus Hohenfellner	Heidelberg
Werner Junge	Flensburg
Harmen Kölln	Hamburg
Joachim F. Laschka	Kirchseeon
Ulrika Lempert	München
Dr. Hans Bernd Link	Köln
Dr. Berthold Neizert	München
Frank Nickel	Kiel
Kurt Rabanus	Saarbrücken
Michael Schötz	Grünwald
Andreas Rose	Isernhagen
Gunther Schmitz	Hüllhorst
Dr. Christian Stoll	Aichach
Dr. Georg Stoll	Puymoyen
Bernhard Bruns	Mainz
Hedwig Kindel-Riegelbeck	Braunschweig
Detlef Taprogge	Hagen
Dr. Hans-Fabian Kruse	Hamburg
Christoph Müller	Hamburg
Stephan Heller	Halfing
Dr. Michael Schmitt	Fulda
Dr. Thomas Kothé	Lüchow
Dr. Dirk Jentschura	Mannheim
Peter Hauter	Meerbusch

Elmar Brocksieper	Wilhelmshaven
Dirk Udo Fricke	Leipzig
Johannes A. Poddewijn	Bergneustadt
Bruno Laudage	Norderstedt
Jürgen Ludwig	Mönchengladbach
Christian Krüger	Neuried
Dieter König	Hamburg
Dipl.-Ing. Gerd Acker	Ludwigshafen
Klaus Baetke	Rosenheim
Dr. Ulrich Bertz	Barkelsby
Heinz Bornemann	Fahrdorf
Karl Dörken	Herdecke
Stephan Dorfner	München
Ulrich Färber	Buchholz
Ralf Glockner	Burscheid

SILBERNE EHRENNADEL FÜR 40 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Susanne Retzlaff	Bad Schwalbach
Ariane Enggist	Uetikon am See
Dr. Jochen Brill	Speyer
Constanze Dehnen	Starnberg
Helmut Tiemann	Essen
Dr. Klaus Winkelmann	Hirschberg
Martin Friz	Stuttgart
Dr. Gabriele Behrle	Salem
Charlotte Colzman	Fürstfeldbruck
Wolfgang Gründler	Erlangen
Dr. Andreas Krumbiegel	Hamburg

Manfred Tobolar	Oberhaching
Johannes Boecker	Augsburg
Detlef Zahrenhusen	Bad Wiessee
Dr. Franz Dieter Schöniger	Linden
Oliver Stanisch	Hamburg
Hans-Nicolai Brinck	Glücksburg
Christian Kock	Altwittenbek
Gunther Bätz	Forchheim
Georg Hilgemann	Berlin
Christian Mühlhäuser	Michelstadt
Dr. Georg Ulrich Bacmeister	Klein Offenseth-Sparrieshoop
Dr. Wiebke Jungkamp	Hamburg
Wolfgang Buchner	Althengstett
Marc Franzen	Leonberg-Warmbronn
Dipl.-Ing. Dirk Losch	Göppingen
Mayca Haake	Lüneburg
Dr. Christian Ameling	Wolfsburg
Rainer Knoth	Horw
Dr. Florian Kühnel	Hannover
Ferry Pausch	Berlin
Roman Pausch	Selb
Rainer Busse	Lehrte
Mathias Haverkamp	München
Dr. Felix Hohenstein	Nufingen
Brigitte Nörrlinger	Sindelfingen
Frank-Rüdiger Willecke	Braunschweig
Claus Rinck	Hamburg
Nina Brambier	Büdingen
Hartmut Zeilmann	Neunkirchen am Brand
Dr. Tim P. W. Jungkamp	Sandhausen

BRONZENE EHRENNADEL FÜR 25 JAHRE MITGLIEDSCHAFT

Beate Erdmann	Rügge
Julius-Ferdinand Kolb	München
Sven Heldmann	Nürnberg
Stefan Bausch	Frankfurt
Annette Schabrucker	Düsseldorf
Jürgen Marienfeld	Rösrath
Laura Löbelenz	Heidelberg
Annerose Warttinger	Wiesbaden
Elisa Häussler	Frankfurt
Maximilian Schimmelpfennig	Gauting
Stefan Scheubeck	Nürnberg
YACHT CLUB AUSTRIA	Linz
Petra Thron	Garmisch-Partenkirchen
Christof Becker	Neuried
Gerhard Janssen	Düsseldorf
Heinz Jochen Keller	Dortmund
Wolfgang Fillenberg	Regensburg
Wolf-Rüdiger Manzel	Hamburg
Manfred Piepereit	Hamburg
Brigitte Piepereit	Hamburg
Anne Stetzler	Birkenfeld
Dr. Marina Stinnes	München
Berthold Zendath	Grafenau
Jens Fischbach	Niederaula
Martin Neuhoff	Mössingen
Karsten Walliser	Karlsruhe
Wilderich Brandt	Achim
Frank Werther	Sehnde
Birgitta Schuster	München
Thomas Mentel	München
Franziska Lampert	München
Christine Bendfeldt	Hamburg
Gerhard Leitner	Wien

Thomas Wenzel	Hamburg
Anke Steinhoff	Hamburg
Maximilian Schulz	Berlin
Florian Schulz	Berlin
Uwe May	Garching
Wolfgang Stoffel	Bruchköbel
Christoph Hoop	Eichstätt
Felix Riede	Højbjerg
Henner-Oliver Napp	Hamburg
Christine Napp	Hamburg
Bärbel Holbein	Worpswede
Andreas Krafft	Hamburg
Jens Hachenthal	Maintal
Dr. Wolfgang Schmitt	Düsseldorf
Stefan Jensen	Junglinster
Michael Paulsen	Bremen
Birgit Sorg	Wangen im Allgäu
Constantin Küpper	Hamburg
Günter Dependahl	Ottobrunn
Veit Rupert Thum	München
Felix Scheder-Bieschin	Hamburg
Henning Grimm	Heidenheim
Rolf Wörz	Ludwigsburg
Regina Weingärtner-Wörz	Ludwigsburg
Claudia Tjarks	Wiefelstede
Christian Gmyrek	Isernhagen
Franz Geimer	Waldmohr
Veronika Zimmermann	Regensburg
Stefan Rossner	Wiehl
Dr. Felix Jacobs	Kulmbach
Christa Schmidt	Zürich
Felix Groos	Kressbronn
Dr. Ludwig Hempel	Schwerte
Caroline Krauter	Karlsruhe
Konstanze Köhne	Gräfelfing
Frank Cremer	Hanau
Christoph Beil	Bremen
Norbert Thiele	München

Alexandra Lange	Aachen
Alma Oldenbourg	München
Gregor Massoth	Bonn
Andreas Bäuml	Bad Abbach
Bernd Steichele	Nürnberg
Daniel Busse	Aachen
Dr. Jan Helling	Nordermeldorf
Silke Rau	Stuttgart
Carl Albers	Norderstedt
Gunther Lenz	Ingolstadt
Dr. Rüdiger Smolnik	München
Otto Hübner	Starnberg
Winfried Cronauge	Ahlen-Vorhelm
Anke von Minckwitz	Frankfurt
Iris Harff	Würzburg
André Haake	Stadtlohn
Rainer Böhm	Bietigheim-Bissingen
Margarete Chojnowski	Biebergemuend
Johann Kapfer	Dillingen
Andrej Ruhnke	Frankendorf
Ralf Kemmer	Überlingen
Dr. Franz-Peter Opelt	Montabaur
Michael Eidecker	Drensteinfurt
Michael Diez	Jungingen
Ralph Bedrich	Neunkirchen am Brand
Philipp Lies	Mülheim
Dr. Ursula Frangenberg	Recklinghausen
Dr. Reinhard Deubel	Recklinghausen
Nicolai Dircks	Hamburg
Ludger Peter Stinner	Kolbermoor
Jan-Eike Thomssen	Pinneberg
Claus Scholl	Böblingen
Anna-Kristina Marel	Karlsruhe
Jörn Pfeil	Nürnberg
Dr. Eberhard Obst	Heikendorf
Gerald Kottmann	München
Philipp Klein	Düsseldorf

Auf einer Yacht gibt es viel zu lernen,
wenn man richtig segeln will. Segeldeutsch gehört auch dazu.

meist mit einem Rad gesteuert werden. Je größer das Rad, desto bedeutender fühlt sich der Mensch, der die Yacht steuert.

Ob Rad oder Pinne – der Mensch, der das Ding fest in seinen Händen hält, heißt nicht etwa Steuermann oder Steuerfrau, sondern „**Rudergänger**“. Und das Schiff steuern heißt entsprechend „**Ruder gehen**“. Der Steuermann dagegen war früher, was heute der 1. Offizier ist, ein Beruf, der sogar auf großen Containerschiffen auch von Frauen ausgeübt wird.

Das eigentliche „**Ruder**“ allerdings ist das Teil, das unter Wasser, mit Rad oder Pinne verbunden, am Schiff aufgehängt ist. Es bewegt das Schiff geradeaus, nach links oder rechts. Halt, schon wieder falsch! Statt links heißt es „**Backbord**“ und nach rechts „**Steuerbord**“. Das zu verwechseln wäre ein Kardinalfehler. Mit diesem Ruder also kann man den „**Kurs**“ des Schiffes beeinflussen. Den Kurs, auf dem gesegelt werden soll, sagt der Kapitän an, der auf DHH-Yachten „**Schiffsführer**“ oder kurz „**Skipper**“ genannt wird.

Ob man auf dem richtigen Kurs segelt, erkennt man am „**Kompass**“, den man als Rudergänger vor sich hat. Die Kompassrose ist in 360 Grade unterteilt, oben auf der Scheibe steht 360, unten 180, die anderen Grade irgendwo dazwischen. Heutzutage allerdings wird meist nach digitaler Anzeige gesteuert. Einfacher und genauer, sagt man jedenfalls. Beim Kommando „**Kurs 180 Grad**“ beispielsweise muss der Rudergänger genau nach Süden fahren. Das verinnerlicht man spätestens dann, wenn sie oder er nicht richtig Kurs hält, der Skipper von seinem Weisungsrecht mehr oder weniger energisch Gebrauch macht, oder sogar selbst ins Rad greift.

Fatalerweise ist es so, dass die Sprache der Seeleute unzählige Möglichkeiten für Missverständnisse bietet. Noch ein Beispiel: Wenn es heißt „**klar bei Fallen**“ dann soll nicht etwa ein großes Mäusefangen an Bord beginnen, sondern man soll sich an den Leinen bereithalten, mit denen die Segel hochgezogen oder wieder heruntergelassen werden. Das ist natürlich kein korrektes Segeldeutsch, aber wir wollen diesen Grundkurs nicht überfrachten. Und wenn jemand von „**Dirk**“ redet, ist damit nicht der blonde „**Schassi**“ (steht für Schiffsführer-Assistent/in) gemeint, sondern ein Tau zwischen „**Mast**“ und „**Baum**“.

Der Mast ist die hohe senkrechte Stange, die mitten auf dem Schiff steht, eben wie ein Baum und auch so hoch. Aber warum heißt dann die am Mast befestigte waagerechte Stange „**Baum**“? Seit wann wachsen Bäume waagrecht? Segeldeutsch eben! Übrigens: Wenn die waagerechte Stange quer zum Schiffsrumpf am Mast befestigt ist, dann heißt sie „**Rah**“. Rahen gibt es allerdings nicht auf Segelyachten, sondern nur auf großen „**Square-Riggern**“, die so heißen, weil ihre Segel nicht dreieckig wie auf Yachten, sondern zum größten Teil viereckig sind.

Übrigens: „**Ree!**“ ist nicht etwa der Plural von Rah, sondern das Kommando, das möglichst laut gebrüllt werden soll, wenn das Schiff eine Wende macht. „**Wende**“ heißt es, wenn das Schiff durch den Von-vorn-Wind gedreht wird, „**Halse**“ dagegen, wenn das Schiff vor dem Von-hinten-Wind dreht. Ich habe versucht dies hier mal mit verständlichen Worten darzustellen, denn eigentlich heißt es „**am Wind**“, wenn der Wind schräg von vorn und „**achterlicher Wind**“, wenn er von hinten bläst. Beide Manöver können ihre Tücken haben. Bei einer Wende kann es passieren, dass das Schiff nicht „**durch den Wind geht**“ – das heißt, sich nicht auf den neuen Kurs drehen lässt, was wiederum dazu führen kann, dass der Skipper mental durch den Wind ist. Bei der Halse liegt das Problem darin, dass alles exakt auf Kommando erledigt werden muss, weil sonst eventuell mit Kleinholz zu rechnen ist. Ganz schlecht ist übrigens die „**Patenthalse**“. Die passiert meistens dann, wenn sich die Crew überhaupt nicht patent anstellt. Wie dem auch sei: Wenden und Halsen waren auf den alten Rahseglern gleichermaßen unbeliebt, weil sie der Mannschaft jede Menge Arbeit machten. Auf modernen Yachten geht es einfacher und macht sogar Spaß – vorausgesetzt alles klappt.

Ein vollständiges Lexikon der Seemannsbegriffe ergibt ein dickes Buch! Da steht dann zum Beispiel „**Kielschwein**“ drin. Das ist weder ein Borsentier, das als Proviant unten im Schiff gehalten wird, noch ein rüdes Schimpfwort unter Seeleuten, sondern war früher ein Balken über dem Kiel, darauf stand der Mast. Warum dieses Teil dann nicht Mastschwein hieß? Keiner weiß es. Und das „**Fußpferd**“ ist kein Druckfehler, sondern ein Drahtseil unter den Rahen, auf dem die Matrosen beim Arbeiten an den Segeln stehen.

„Segeln ist segeln und nicht mit bleichen Worten reden“, schrieb der Weltumsegler Wilfried Erdmann in einem seiner Bücher. Da hat er ganz recht. Richtig segeln lernt man am besten beim Segeln und das bei einer guten Segelschule (in Glücksburg oder am Chiemsee). Und wenn man dort gelernt hat, kennt man nicht nur die wichtigsten Begriffe auf dem Effe, sondern kann sie auch sinnvoll anwenden.

Jetzt hätte ich bei all dem fast vergessen, das schöne Wort „**Wahrschau**“ zu erklären. Das hat nichts mit Wahrsagen zu tun, obgleich dies auf See auch manchmal eine willkommene Fähigkeit wäre – beispielsweise wenn mal wieder niemand so genau erkennen kann, ob die Hafeneinfahrt nun an Steuerbord oder Backbord liegt, oder das Abhören des Wetterberichts bei all den Sundownern und Anlegerbierchen glatt vergessen wurde. (In früheren Zeiten wartete man leicht angstvoll auf den manchmal vom Wind- und Wellengetöse übertonten, mit ernster Stimme angesagten Wetterbericht von Radio Kiel oder anderen Stationen. Heute kann schon ein Blick aufs Handy für Klarheit sorgen.) Also: Wahrschau bedeutet „**Achtung!**“ und ist ein nützliches Wort, wenn beispielsweise jemand gerade dabei ist, aus dem Niedergang zu gucken, während der Baum (den kennen wir ja nun schon) bei der Halse übers Schiff fegt – oder der Mann mit dem „**Bugfender**“ (Gummiwurst zum Schutz der Schiffsaußenhaut) kurz vor dem harten Aufprall an die Kaimauer ins Träumen geraten ist.

Ach ja, der „**Zeising**“! Kein Käfig-Insasse im Salon, sondern ein kurzes Bündel, das an Bord zu mancherlei Zwecken verwendet wird, unter anderem zum Befestigen des „**gerefften**“ – das heißt runtergelassenen und zusammengerafften – Segels auf dem Baum. Zeisinge sind oft nicht schnell genug zur Hand, weil irgendwohin verschwunden. Das soll aber auf Yachten des DHH – Deutscher Hochseesportverband „Hansa“ e. V. nicht vorkommen.

Wieso eigentlich „Hochsee“? Das soll doch bedeuten, dass man auf der hohen See segelt, ganz weit draußen – also dort, wo die See richtig tief ist. Warum heißt es dann nicht Tiefseesportverband?

Immer eine Handbreit Wasser (nur eine Handbreit?) unter dem Kiel wünscht

Norbert Suxdorf

VON ACHTERN BIS ZEISING

SEGELDEUTSCH-GRUNDKURS FÜR EINSTEIGER

Bevor ihr zum ersten Mal an Bord eines Segelbootes geht, solltet ihr euch schon etwas mit dem speziellen seemännischen Wortschatz bekannt machen. Sonst versteht ihr manchmal nur Bahnhof, der in unserem Fall natürlich ein Hafen ist.

Das euch vieles seltsam vorkommt, ist kein Wunder, denn die Sprache der Seeleute hat eine jahrhundertealte Tradition. Es gibt aber auch sehr hippe moderne Wörter wie zum Beispiel *Coffeegrinder*, *Lazy Jacks*, *Cruiser Racer*, *Traveller*, *Chines* und viele mehr. Die bekommen wir später, im Segeldeutsch-Kurs für Fortgeschrittene.

Also macht euch beim Segeln auf einiges gefasst. Nicht unbedingt darauf, dass manche Boote auch umkippen können – der Experte spricht von „**kentern**“ – was im Effekt dasselbe bewirkt: Die Mannschaft fällt ins Wasser und kann testen, ob die Schwimmwesten wirklich funktionieren. Vor solchen harten Fakten verschließt ihr am besten (wie auch sonst im Leben) einfach die Augen und glaubt fest an einen guten Ausgang des Unternehmens. Pessimistisch könnt ihr immer noch werden, wenn beispielsweise der Ruf ertönt: „**Alle Mann an die Pumpen!**“ Das bedeutet schlicht und einfach: Das Wasser, das eigentlich nur außen ums Boot herum sein sollte, befindet sich nun teilweise auch in seinem Inneren. Ein Zustand, der mit Hilfe der Pumpen bekämpft werden muss. Wenn es gelingt, das Wasser wieder „**außenbords**“ zu schaffen (Achtung: „**außenbords**“ ist ein Fachausdruck – die Bedeutung dürfte klar sein, die richtige Anwendung des Begriffes kommt beim Segeln immer gut an), sagt man „**das Schiff ist lenz**“. Das

hat nichts mit Frühling zu tun, es kann vielmehr mit ungestörter Weiterfahrt gerechnet werden. Wenn das Wasser im Schiff jedoch weiter steigt, wird möglicherweise das Kommando „**alle Mann in die Boote**“ ertönen. Das schließt nicht aus, dass auch Frauen die Rettungsboote besteigen dürfen – ja, vielleicht wird es sogar heißen „**Frauen und Kinder zuerst**“. Ein sehr schöner emanzipatorischer Zug der christlichen Seefahrt.

Nach diesen unerfreulichen Aspekten zum Einstieg in unser Thema lasst uns trotzdem an Bord gehen, nachdem wir die Straßenschuhe aus- und die tipptoppsauberen Segelschuhe angezogen haben. Wenn wir Glück haben, führt uns eine „**Gangway**“, also ein mobiles und entsprechend kippeliges Laufbrett, vom Steg an „**Deck**“. Gangway kommt von Gang (Englisch), damit ist aber keine kriminelle Vereinigung gemeint, sondern die „**Crew**“ (wieder Englisch), und das ist die Mannschaft. Wieso Mannschaft? Wenn auch Frauen an Bord sind? Aber die Sprache der Seeleute stammt ja zum großen Teil aus einer längst vergangenen Zeit.

Vom „**Deck**“, damit ist wie der Name schon sagt, der Innenraum der Yacht abgedeckt, betreten wir zunächst das „**Cockpit**“. Wörtlich heißt das Hahnengrube, weil ein Cockpit früher der Ring für Hahnenkämpfe war. Im Cockpit also hält sich

die Crew beim Segeln auf, sofern sie nicht unter Deck auf Freiwache in der „**Koje**“ liegt, sich auf dem Vordeck sonnt, an der „**Pantry**“ an einem leckeren Chopsuey werkelt oder auf einem der Salons Sofas die Bildzeitung von Vorvorgestern liest. Ja, der „**Salon**“ ist das Wohn- und Esszimmer einer Yacht, wobei man bei Salon nicht an weiträumige, lichtdurchflutete Gemächer denken sollte. Salons auf Yachten können auch eng und duster sein. Warum sie trotzdem so heißen? Wie so vieles beim Segeln unerfindlich.

Vom Deck hinunter in den Salon gelangt man über den „**Niedergang**“. Noch solch ein Wort, mit dem Landratten nix anfangen können. Niedergang hat weder mit schlechtem Abschneiden bei einer Regatta zu tun noch mit dem Untergang eines Schiffes. Der Niedergang ist ein mehr oder weniger steiles und schmales Treppchen, das besonders im Seegang mit Vorsicht zu benutzen ist. Abwärts zum Salon immer rückwärts und gut festhalten! Sonst könnte Niedergang wörtlich genommen ein jähes Ende des Törns bedeuten.

Ganz hinten im Cockpit... Moment! Es heißt nicht hinten, sondern „**achtern!**“ – also dort befindet sich ein großes Rad oder auch eine bewegliche Stange. Das Rad heißt „**Ruderrad**“, die Stange heißt „**Pinne**“. Die Pinne findet sich auf kleineren Booten und Jollen, während Yachten heutzutage

Pantaenius Charterversicherung So individuell wie Ihr Törn

Bei Pantaenius können Sie Ihren Chartersörn genau so versichern wie Sie möchten

Auf den Chartersörn freut man sich in der Regel. Niemand denkt gerne daran, dass etwas Schlimmes passieren kann. Aber was ist eigentlich, wenn das Worst-Case-Szenario eintritt? Spielen wir einmal durch, was alles schiefgehen – und wie man sich absichern kann.

Reiserücktrittsversicherung

Der erste Fallstrick kann schon lauern, bevor die Crew den Chartersörn überhaupt antritt. Oft hängt der Urlaub von einem Skipper ab, der die nötige Erfahrung und die nötigen Befähigungsnachweise mitbringt. Wenn dieser Skipper ausfällt, steht der Törn auf dem Spiel.

In diesem Fall greift die Reiserücktrittsversicherung von Pantaenius. Sie erstattet bei Ausfall des nichtgewerblichen Skippers, eines oder mehrerer Crewmitglieder die vertraglich geschuldeten Stornokosten für Charter sowie An- und Abreise. Übrigens gilt sie auch bei Abbruch der Reise.

Die Reiserücktrittsversicherung bietet noch eine weitere Option: Sie können sich gegen eine Zahlungsunfähigkeit des Charter- oder Reiseanbieters absichern. Wenn kein Schiff am Steg liegt, weil der Anbieter insolvent ist, fällt zwar der Törn aus, aber Sie bleiben nicht auf den Kosten sitzen.

Skipper-Haftpflichtversicherung

Gehen wir davon aus, dass alles glatt läuft. Die Crew ist gesund, das Schiff liegt am Steg und Sie können den geplanten Chartersörn antreten. Doch am ersten Segeltag bekommt ein Crewmitglied den Baum an den Kopf, verletzt sich schwer und macht den Skipper dafür haftbar.

In diesem Fall greift die Skipper-Haftpflichtversicherung von Pantaenius. Die Skipper-Haftpflichtversicherung bietet Schutz bei Schäden gegenüber Dritten, die von Skipper oder Crew durch die Nutzung dem gecharterten Boot sowie etwaiger Beiboote schuldhaft verursacht werden.

Auslandsreise-Krankenversicherung

Hoffen wir, dass es nicht zu einem solchen Streit kommt. Allerdings kann auch eine Krankheit unterwegs eine große Herausforderung darstellen. Wenn auf Reisen eine ärztliche Behandlung nötig ist, gilt die Krankenversicherungskarte im EU-Ausland als Versicherungsnachweis.

In Charterrevieren in der Karibik gilt die Krankenversicherungskarte nicht. Dann springt die Auslandsreise-Krankenversicherung von Pantaenius ein und erstattet neben den Kosten für ärztliche Behandlung Arzneimittelkosten und Krankenhausaufenthalt. Rücktransportkosten sind eingeschlossen.

Unfallversicherung

Etwas anders ist es, wenn es um einen Unfall geht. Unfälle haben Folgen, die über die unmittelbare Behandlung hinausgehen. Nehmen wir an, ein Crewmitglied stürzt an Deck und bricht sich das Handgelenk. Dann greift die Unfallversicherung von Pantaenius.

Die Unfallversicherung bietet Schutz für Todes- und Invaliditätsfälle. Versichert sind Skipper und Crew während der privaten Nutzung der Chartersyacht, von Beiboote und Wassersportgeräten sowie bei Landgängen von bis zu 48 Stunden.

Kautionsversicherung

Selbst wenn keiner der genannten Fälle eingetreten ist – auch am letzten Tag kann noch etwas schiefgehen. Der letzte Anleger misslingt und jemand verursacht einen Gelcoatschaden oder verbiegt den Heckkorb. Der Vercharterer behält die Kautionsversicherung ein.

In diesem Fall springt die Kautionsversicherung von Pantaenius ein. Die Kautionsversicherung deckt das vollständige oder teilweise Einbehalten der Kautionssumme durch den Vercharterer für einen an dem gecharterten Boot inklusive Motor und Beiboot eingetretenen Schaden.

Nicht alle brauchen alle genannten Bausteine. Oft gehört eine Reiserücktrittskostenversicherung zur Kreditkarte. Andere können über die Krankenkasse eine günstige Auslandsreise-Krankenversicherung abschließen. Deshalb ist das Charterversicherungsangebot von Pantaenius flexibel und individuell.

www.pantaenius.com/de-de/versicherungen/charter/

boot Düsseldorf
18. – 26.1.2025

Besuchen Sie uns in
Halle 10, F40



"ICH HÖRTE EINEN KNALL"

150 Mastbrüche wickelt Pantaenius jedes Jahr ab. Einen davon erlebte **Torsten Jegminat.**



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


PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN