



Berichte • Informationen • Meinungen der Deutschen H-Jollen-Vereinigung e.V.

VERKlickER



Terminkalender 2009
Ausschreibung Deutsche Meisterschaft
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2009

Terminkalender 2009

Veranstaltung	Club		Datum	RL-Faktor
Hauptversammlung	PSV	Plön	01.05.	-
Schlosscup	PSV	Plön	01./03.05.	1,4
Frühjahrsregatta	ZSK	Bad Zwischenahn	16./17.05.	1,3
Pfingstregatta	ARV08	Arendsee	29./31.05.	1,4
Koboldpreis	NRV	Hamburg	13./14.06.	1,3
Traditions-Cup Käpt'n Ferck (Langstrecke)	PSV	Plön	13./14.06.	1,15
Baumkuchenregatta	ARV08	Arendsee	27./28.06.	1,15
Ratzeburger Woche	RSV	Ratzeburg	04./05.07.	1,3
Rettich Cup	JSR	Bodensee	04./05.07.	1,15
Blaues Band	WSV1921	Berlin	11./12.07.	1,4
Vorregatta zur IDM	SVST	Berlin	27./28.07.	1,15
IDM	SVST	Berlin	28.07.-01.08.	1,6
Wanderfahrt	Ostsee	Schweden	31.07./16.08.	-
Summer Classics	HSC	Hamburg	08./09.08.	1,15
Rumfass	SCM	Schweiz	15./16.08.	1,15
Schinkenbrett	ZSK	Bad Zwischenahn	15./16.08.	1,4
Insel Cup	BSV	Hamburg	22./23.08.	1,15
Arendsee-Regatta	ARV08	Arendsee	29./30.08.	1,3
Alsterpokale mit Alster Ahoi	HSC	Hamburg	29./30.08.	1,15
Feuerzangenbowle	HYC	Steinhude	05./06.09.	1,3
Blueplanet Flugtrophy		Schweiz/Bodensee	19./20.09.	1,15
Seglerhauspreis	VasW	Berlin	19./20.09.	1,4
Kehraus	ZYC	Berlin	26./27.09.	1,15
Petermännchen	SSV	Schwerin	10./11.10.	1,4
Sturmlaterne	ZSK	Bad Zwischenahn	17./18.10.	1,15

www.h-jolle.net

Bootsausstellungen:	Hamburg	24.10. - 01.11.2009
	Berlin	25.11. - 29.11.2009
	Düsseldorf	23.01. - 31.01.2010

Regattaservice

Der Regattaservice der Klassenvereinigung hilft bei allen Problemen im Zusammenhang mit Wettfahrten. Brauchen Sie Informationen, Ausschreibungen, Meldeformulare, Adressen, einen Schotten oder ein Boot zum Chartern, wenden Sie sich an:

Florian Stock
Ziesauer Weg 38
39619 Schrampe

Tel. p 03 93 84/270 99, m 01 70/9 03 73 21
e-mail: florian.stock@h-jolle.net

Inhalt

Terminkalender	2
Vorwort/Impressum	3
Aktuelles/Nachrichten	4-10
Wandersegeln	11
Berichte/Ergebnisse	12-33
Bootsmarkt	34-37
Ansprechpartner	38
Antragsformular	39

Impressum

Verklicker
Auflage dieser Ausgabe:
650 Exemplare
Erscheinungsweise: 2 x jährlich
Druck: Umschlag 4-farbig,
Inhalt: 1-farbig

Redaktion:
Tobias Bartels
Wildenbruchstr. 56
40545 Düsseldorf
Tel.: p 0211/445100

Tel.: b 0211/9485911
e-mail: tobias.bartels@h-jolle.net
Gestaltung und technische
Realisation:
Exakt Medientechnik GmbH
Schlossstr. 78
40477 Düsseldorf
Tel.: 0211/94859-0
Fax: 0211/9485921
e-mail:
info@exakt-medientechnik.de
www.exakt-medientechnik.de

Diese Ausgabe wurde gestaltet
von Marius Blum, Auszubildener
der Exakt Medientechnik GmbH.

Druck:
Sofort,- Digital- und Offsetdruck
Fr.-W. Kohlrenken
Alexanderstraße 201
26121 Oldenburg
Telefon: 0441/98388-0
Telefax: 0441/98388 -31
e-mail: kohlrenken-ol@tonline.de

Anzeigenpreisliste

1/1 Seite Rückseite 4-farbig 200,-
1/1 Seite innen 1-farbig 100,-
1/2 Seite innen 1-farbig 60,-
1/3 Seite innen 1-farbig 40,-

Bestellungen bitte schriftlich unter
Beifügung eines Druckfilms / Datei
an den Schriftführer.

Anmerkung der Redaktion
Die Redaktion behält sich vor,
eingesandte Manuskripte erforder-
lichenfalls zu kürzen. Namentlich
gezeichnete Artikel geben nicht un-
bedingt die Meinung der Redaktion
oder des Vorstandes der Deutschen
H-Jollen-Vereinigung wieder.

Titelbild

Deutsche Meisterschaft 2008 in
Ratzeburg.

EXAKT
MEDIEN
TECHNIK

Willkommen bei EXAKT Medientechnik

**Unsinkbar in allen Printmedien.
Vom Entwurf, Lithografie bis zum Druck.
Von Einzeldrucken bis Auflagen.
Immer auf Kurs, bei jeder Windstärke.**

Exakt Medientechnik, Schlossstrasse 78, 40477 Düsseldorf, Ihr Ansprechpartner: Tobias Bartels
Telefon 0211.94 85 90, Telefax 0211.94 85 921, info@exakt-medientechnik.de, www.exakt-medientechnik.de



Plön

Mitgliederversammlung 2009

Einladung zur ordentlichen Mitgliederversammlung 2009

Die diesjährige Hauptversammlung findet in Plön anlässlich des Plöner Schlosscup statt. Sie wird am Freitag, 01.05.2009 um 18.00h, im Clubhaus des PSV, Eutiner Str. 4, 24306 Plön, abgehalten. Eine Verschiebung des Beginns muss wegen vorheriger Wettfahrten einkalkuliert werden.

Alle Mitglieder werden herzlich um Teilname gebeten.

Tagesordnung

1. Begrüssung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls der ordentlichen Mitgliederversammlung vom 26.04.2008, wie abgedruckt im Verklicker 2/08
3. Geschäftsbericht des Vorstandes:
 - a. Vorsitzender
 - b. Kassenwart
 - c. Revierobleute
 - d. Aussprache zum Geschäftsbericht
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2008
6. Neuwahl des Vorstandes
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Antrag zur Zulassung von Flex-Laminaten zur Herstellung von Groß- und Vorsegel im Cross-Cut-Schnitt zur Verbesserung der Segelleistung sowie der Standzeit von Segel und Segelprofil incl. der zur Ausführung des Großsegels nötigen Modifikation der Lattenstruktur. Von Marcus Eigen
9. Antrag zur Zulassung einer durchgehenden Toplatte von Ole Paulsen, Nicolas Backfisch und Jan Thoms
10. Verschiedenes

Im Februar 2009
Für den Vorstand

Tobias Bartels
Schriftführer

Gerd Matznick

Deutsche Meisterschaft 2009

Berlin – Berlin, wir fahren nach Berlin,
denn Berlin ist immer eine Reise wert.

Und in diesem Jahr besonders für die H-Jollen-Seglerinnen und -segler
aus Nord und Süd, von Nah und Fern, ob Jung ob Alt
mit Alt oder Neu.

Ich würde mich sehr freuen, so viel wie möglich zu unserer Internationalen Deutschen Meisterschaft in meinem Verein, dem Segler-Verein Stößensee e.V., begrüßen zu können, der, und dies sei noch am Rande erwähnt, sein hundertjähriges Bestehen feiert.

Die Ausschreibung findet ihr in diesem Verklicker.

Wir haben die IDM in die Ferienzeit gelegt, damit unsere Familien mit Kindern dabei sein können. Für die Alt-H-Jollen und die BDS-H-Jollen wollen wir besondere Preise geben.

Für Fragen zur IDM stehe ich euch gern zur Verfügung.
Gerd Matznick
Tel.: 030 361 63 63
Email: Gerd.Matznick@gmx.de

Uli Finckh

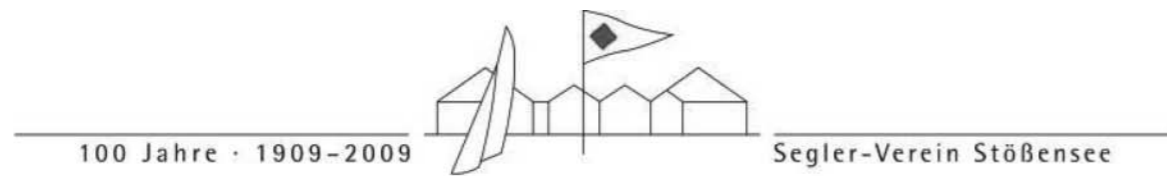
Neue Wettfahrtregeln für 2009

Die Wettfahrtregeln 2009-2012 (Den Englischen Text kann man bei der ISAF herunterladen) bringen neben kleinen Umformulierungen und Umsortierungen in einzelnen Regeln eigentlich nur zwei gravierende Änderungen:

1. Die bisherige Regel 17.2 (Nicht tiefer fahren als den richtigen Kurs, wenn ein Boot in Lee ist) fällt ersatzlos weg.
2. Die bisherige Regel 18 - An Bahnmarken und Hindernissen wurde total umgeschrieben. Dabei ist auf folgendes zu achten:
 - a) Der bisherige Zwei-Längen-Bereich wurde neu definiert als „Zone“ und ist im Normalfall ein Drei-Längen-Bereich. Dieser kann aber durch Segelanweisung auch auf 2 oder 4 geändert werden (Dies ist in Regel 86.1(b) versteckt), wovon ich im Normalfall abrate.
 - b) Die bisherige Regel 18 wurde in zwei Regeln aufgeteilt, die neue Regel 18, die nur für Bahnmarken gilt (einschließlich Hindernisse, die gleichzeitig Bahnmarken sind) und eine Regel 19, die nur für Hindernisse gilt (einschließlich ausgedehnte Hindernisse die gleichzeitig Bahnmarke sind) Die bisherige Regel 19 wurde zur Regel 20 umgeschrieben.
 - c) Die Regeln sind nur in Zusammenhang mit den neuen Definitionen „Bahnmarken-Raum“, „Hindernis“ und „Anliegen“ zu verstehen.

Eine Deutsche Übersetzung des Abschnitts C -An Bahnmarken und Hindernissen sowie die zugehörigen neuen Definitionen finden Sie im Internet! Die, die tiefer einsteigen wollen finden da auch eine kommentierte Zusammenstellung.

www.finckh.org



AUSSCHREIBUNG

Internationale Deutsche Meisterschaft 2009 in der H-Jollen-Klasse.

Veranstalter	DEUTSCHER SEGLER-VERBAND
Durchführung	Segler-Verein Stöbensee e.V. Klub am Rupenhorn e.V.
Wettfahrtsleiter:	Jens Merda
Obmann d. Schiedsgerichtes	Olaf Wulf
Revier und Bahn(en)	Wannsee und Große Breite in Berlin Bahnen laut Programm
Wettfahrttage	29. Juli 2009 – 01. August 2009
Wettfahrtanzahl	Es sind 9 Wettfahrten gemäß MO 8.1 vorgesehen.
Ankündigungssignal zur ersten Wettfahrt	Mittwoch, 29. Juli 2009 um 10.55 Uhr
Letzte Startmöglichkeit	01. August 2009, 14.00Uhr
Höchsteilnehmerzahl	45
Kontrollvermessung	Montag, 27. Juli 2009, 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr Dienstag, 28. Juli 2009, 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Es werden keine Erstvermessungen durchgeführt.

Allgemeine Regeln und Auszug aus den Segelanweisungen

1. Die Deutsche Meisterschaft wird nach folgenden Regeln ausgesegelt:

- Wettfahrtsregeln (WR) der ISAF, neueste Ausgabe
- Ordnungsvorschriften Regattasegeln des DSV, neueste Ausgabe
- Ausschreibung und Segelanweisungen
- Vom DSV bzw. der ISAF anerkannten Klassenvorschriften

2. Gültige Messbriefe oder bestätigte Kopien müssen in Ergänzung zu Regel 78 WR zur Verfügung der Wettfahrtsleitung gehalten werden. Teilnehmende Boote müssen den Forderungen des Anhangs G der WR entsprechen.

3. Ergänzung gemäß WR:

- 3.1. In Ergänzung zu den WR -Regel 46- muss bei Regatten der für die Führung eines Bootes Verantwortliche entweder einen gültigen DSV-Führerschein, Jüngstensegelschein, Sportsegelschein oder einen für das Fahrtgebiet vorgeschriebenen oder empfohlenen amtlichen, auch vom DSV im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ausgestellten und gültigen Führerschein besitzen. Von ausländischen Teilnehmern wird der entsprechende, in ihrem Landesverband gültige Befähigungsnachweis gefordert.
- 3.2. Die Mannschaft muss die Zulassungsregeln der ISAF gemäß WR, Anhang 2 erfüllen. Bei ausländischen Seglern/Seglerinnen ist die Mitgliedschaft in einem der ISAF angehörenden Verein durch dessen Bestätigung auf der Meldung nachzuweisen. Außerdem müssen alle deutschen Teilnehmer gemäß WO beim DSV registriert sein (www.dsv.org)
- 3.3. Der Veranstalter und der mit der Durchführung beauftragte Verein haften nur in dem im Meldeformular dargelegten und anerkannten Umfang.
- 3.4. Jeder Schiffsführer/ jede Schiffsführerin ist für die richtige seemännische Führung seines/ihrer Bootes in jeder Hinsicht selbst verantwortlich.
- 3.5. Nur die in der Meldung angegebene Segelnummer darf geführt werden.
- 3.6. Steuermannwechsel ist nicht zulässig. Ein Wechsel der Crew bedarf der vorherigen Genehmigung der Wettfahrtsleitung.

- 3.7. Alle Segler/Seglerinnen müssen Schwimmwesten, nach Möglichkeit in den Farben gelb oder orange, während der Regatta bei sich führen. Der Wettfahrtsausschuss behält sich vor, ihm ungeeignet erscheinende Schwimmwesten zu verbieten.
- 3.8. Für die Wettfahrten gilt **Anhang P der WR**. (Sofortstrafen für einen Verstoß gegen Regel 42). Ein Antrag auf Wiedergutmachung bezüglich dieser Regel der Segelanweisung ist nicht erlaubt. Dies ändert Regel 63.1
- 3.9. Jedes Boot muss ergänzend zu der in ihren Klassenvorschriften vorgesehenen Sicherheitsausrüstung eine Schleppleine von mindestens 15 m Länge und ausreichender Stärke an Bord haben, um mehrere Boote schleppen zu können.
- 3.10. Die Segelanweisungen bzw. das Programm können durch Aushang an der offiziellen Tafel geändert werden. Sie befindet sich im Vereinsgebäude des Segler-Vereins Stöbensee. Änderungen der Segelanweisung werden bis 09.00 Uhr an dem Tag erfolgen, ab dem sie Gültigkeit erlangen. Änderungen des Zeitplans erfolgen bis 20.00 Uhr und gelten ab dem folgenden Tag.
- 3.11. Für jedes Boot muss eine Haftpflichtversicherung für Regatten vorhanden sein. Der Nachweis ist auf Verlangen dem durchführenden Verein vorzulegen.
- 3.12. Die Protestfrist beginnt mit Ende der letzten Wettfahrt des Tages und dauert 90 Minuten. (Ergänzung WR 61.3)
- 3.13. Die Wettfahrt wird spätestens 30 Minuten nach Zieldurchgang des 1. Bootes beendet. Alle dann noch auf der Bahn befindlichen Boote werden als DNF gewertet. (Änderung WR 35 und A4.1)
- 3.14. Boote, die gegen WR 28.1 (Absegeln der Bahn) verstoßen haben, werden von der Wettfahrtsleitung als DNF gewertet. Eine Protestverhandlung ist nicht nötig. (Änderung WR 63.1)
- 3.15. In Abänderung der Definition der Wettfahrtsignale bedeutet Flagge „L“ auf dem Zielschiff gesetzt: Es wird eine weitere Wettfahrt im Anschluss gestartet.
- 3.16. Alle Schiffe liegen während der Veranstaltung im Segler-Verein Stöbensee e.V..

4. Meldestelle

Die Meldung ist zu richten an.

Segler-Verein Stöbensee e.V.
Jens Merda
Havelchaussee 129
14055 Berlin
Deutschland

www.svst.de

E-Mail: sport@svst.de
Fax: 030 / 308 145 66

5. Meldeschluss

Der Meldeschluss ist der **15. Juli 2009**; es gilt das Datum des Eingangs bei der Meldestelle.

6. Meldegeld

Das Meldegeld beträgt 120,- € pro Boot und ist unter Angabe des Namens des Steuermannes und der Segelnummer bis zum **15. Juli 2009** auf das folgende Konto zu zahlen:

Segler-Verein Stöbensee
Konto-Nr.: 3804106
BLZ: 100 100 10
Postbank Berlin

Eine angenommene Meldung wird erst durch Zahlung des Meldegeldes gültig. Nur bei Ablehnung der Meldung wird das Meldegeld zurückerstattet. Das Meldegeld beinhaltet für die Besatzung:

- Essen zur Begrüßung
- Essen zur Siegerehrung
- Essen an einem weiteren Abend

7. Wertung (Punktsystem)

Die Deutsche Meisterschaft wird nach dem Low-Point-System gemäß WR, Anhang A gewertet. Die Zahl der Streicher richtet sich nach MO 10.

Internationaler Deutscher Meister bzw. Internationale Deutsche Meisterin des DSV ist der/die punktbeste Segler/in, bzw. Mannschaft.

8. Preise

Preise für die Deutsche Meisterschaft gibt der DSV für den/die Sieger/in bzw. die siegreiche/n Mannschaft sowie für den 2. und 3. Platz. Ehrenurkunden werden vom DSV für die 1. bis 6. Plätze gegeben. Der/die Sieger/in bzw. die siegreiche Mannschaft trägt den Titel:

"Internationaler Deutscher Meister/Internationale Deutsche Meisterin der H-Jollen - Klasse 2009"

Es sind Preise bis zum 6. Platz sowie Sonderpreise vorgesehen.

9. Segelanweisungen und Anmeldung

Die Anmeldung erfolgt im Regattabüro im Vereinshaus des Segler-Vereins Stössensee ab Sonntag, den 26. Juli 2009, 9.00 Uhr. Die Teilnehmer werden gebeten sich rechtzeitig im Regattabüro anzumelden und dort das Programm mit den Segelanweisungen in Empfang zu nehmen.

10. Werbung

Für die Regatten gilt der Werbekodex der ISAF, „Kategorie C Event“. (WR 79, ISAF-Regulation 20).

11. Liegeplätze

Im Hafen des Segler-Vereins Stössensee stehen Liegeplätze für alle Teilnehmer zur Verfügung.

12. Info-Bogen

Wir bitten alle Teilnehmer bei Meldung den zusätzlichen Info-Bogen auszufüllen.

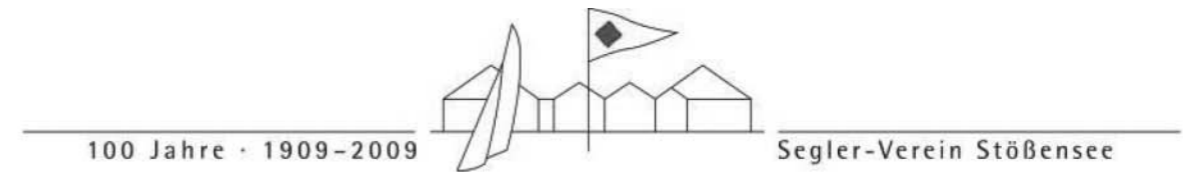
13. Unterkunft

- 13.1. Auf dem Vereinsgelände stehen Stellplätze für Wohnmobile, Zelte und Bootstrailer zur Verfügung. Diese werden bei der Anreise zugewiesen.
- 13.2. Quartierwünsche sind zu entrichten an:

Segler-Verein Stössensee e.V.
Jens Merda
Havelchausee 129
14055 Berlin
Deutschland

www.svst.de

E-Mail: sport@svst.de
Fax: 030 / 308 145 66



Meldung zur internationalen Deutschen Meisterschaft der H-Jollen-Klasse 2009

Name des Bootes: _____ Segelnummer: _____
Name of the Boat: _____ Sailnumber: _____

Steuermann/Steuerfrau:

Helmsman: _____
Nachname (surname) Vorname (first name)

Anschrift (Address): _____
Straße/Nummer (street/number) Postleitzahl und Ort (postcode and village)

Telefon/E-Mail: _____ Geburtsdatum: _____
Telephon/E-Mail: _____ Date of Birth: _____
Telefon E-Mail

Verein (Club): _____

I. Besatzungsmitglied:

Crew: _____
Nachname (surname) Vorname (first name)

Anschrift (Address): _____
Straße/Nummer (street/number) Postleitzahl und Ort (postcode and village)

Telefon: _____ Geburtsdatum: _____
Telephon: _____ Date of Birth: _____
Telefon

Verein (Club): _____

Bestätigung durch den Verbandsverein
(Confirmation of the club, affiliated to a national authority)

Der _____ bestätigt,
The _____ declares,
Vereinsname (name of the club)

daß die Mannschaftsmitglieder Vereinsmitglieder in o.a. Verein sind.
that helmsman and crew are members of the above mentioned club.

Ort / Datum (place / date) Vereinsstempel/Unterschrift (stamp/signature)

Erklärung durch den Steuermann/die Steuerfrau (Deklaration of the helmsman)

Ich erkenne an, daß der Wettfahrtausschuß für die Eignung des gemeldeten Bootes und der Mannschaft nicht verantwortlich ist und daß der Wettfahrtausschuß oder der Veranstalter oder der veranstaltende Verein den Regattateilnehmern gegenüber keinerlei Haftung für Unfälle oder Schäden aller Art und deren Folgen übernehmen, auch nicht für solche durch Schlepp-, Sicherungs-, oder Bergungsfahrzeuge. Ebenso sind Ansprüche gegen denjenigen ausgeschlossen, der Schlepp-, Sicherungs-, oder Bergungsfahrzeuge bereitstellt oder sie führt.

Ich bestätige hiermit, daß das gemeldete Boot und die zugehörige Mannschaft allen mit der Meldung verbundenen Anforderungen und Vorschriften genügt. Ich verpflichte mich, die Wettfahrregeln der ISAF, die Ordnungsvorschriften Regattasegeln des DSV sowie die Vorschriften der Ausschreibung und des Programms einzuhalten.

I hereby acknowledge that the Race Committee is no way responsible for the suitability of the boat and the crew, and the Race Committee or the organising authority or the club responsible for the races accept no responsibility for any accident or consequences thereof, neither for any accident caused by towing craft, safety and emergency craft, which might result from participating in the races. No claim will be considered either against the owner or the crew of the towing craft, safety and emergency craft. I hereby confirm that the boat entered and the crew thereon are in accordance with all the requirements and regulations pertaining thereto. I hereby agree to be governed by the rules of the ISAF, the prescriptions of the Deutscher-Segler-Verband and the rules of the notice of race and the sailing instructions.

Meldeberechtigung gemäß Meisterschaftsordnung Punkt 5.1 (Zutreffendes ankreuzen)

Non German competitors mark with a cross the last „“

- Platzierung in der Aktuellen Rangliste mit mindestens 25 Punkten
- Leistungsmaßinhaber _____ (Jahr) in der _____ - Klasse
- Deutscher Meister/Deutsche Meisterin _____ (Jahr) in der _____ Klasse
- Deutscher Jugendmeister/Deutsche Jugendmeisterin _____ (Jahr) in der _____ Klasse
- Ausländischer Staatsangehöriger (Member of a non german national authority)

Ort / Datum (place / date) Unterschrift Steuermann/Steuerfrau (signature helmsman)

Bei nicht volljährigen Steuerleuten/Steuerfrauen ist zusätzlich die Unterschrift eines Erziehungsberechtigten erforderlich.

When the helmsman are non adults, the guardian has also to signate.

Informationen

Es werden Stellplätze benötigt für

- Zelt Wohnmobil Trailer _____

Wir reisen an am

- Samstag, 25.Juli 2009
- Sonntag, 26.Juli 2009
- Montag, 27.Juli 2009
- Dienstag, 28.Juli 2009
- _____

Kleidergrößen

- Steuermann S M L XL XXL
- Vorschoter S M L XL XXL

Seite 2/2

H- Jollen- Wanderfahrt 2009 (Schweden – Ostschären)



Das Segelgebiet der diesjährigen Wanderfahrt wird sich wieder in den schwedischen Ostschären befinden. Geplant ist, von Travemünde aus mit der Fähre nach Malmö überzusetzen, damit ausgeruht der Startpunkt Gryt/ Fyrudden mit unseren Gespannen angefahren werden kann. Nach einem Rüsttag zum Klarmachen der Jollen, soll südwärts durch das wunderschöne Schärengebiet bis zur Insel Öland und nach Möglichkeit wieder zurück gesegelt werden.

Wie gewohnt wird auf der Jolle oder im Zelt genächtigt. Gekocht wird im Wechsel von jeder Crew, die im Bedarfsfall Küchenhilfen zur Verfügung hat.

Die Wanderfahrt soll alle diejenigen ansprechen, die im Geschwader Erfahrung in der Wandersegelei sammeln wollen, sowie diejenigen, die schon Erfahrung haben.

Termin	: 31.07. - 16.08.2009
Fähre	: Travemünde –Malmö / Malmö – Travemünde
Segelstart	: Zeltplatz Gryt 58° 10,3' N 16° 51' E
Zielhafen	: geplant ist s. Starthafen
Segelgebiet	: südliche Ostschären
Teilnehmer	: max. 6 Jollen (mind. 5,8m) / Mannschaften
Kosten	: ca. 700 € pro Boot (Fähre/ Hafengeb./ gem. Essen.)
Meldeschluss	: 30.06.2009

Infos u. Meldeunterlagen:

Ditmar Meusel (Obmann f. Wandersegeln)
Tel.: 05044 1513
Email: ditmar.meusel@h-jolle.net

Rangliste 2008, Top 20

Zeitraum: Datum vom 01.01.2008 bis zum 30.12.2008

Platz	Name, Vorname Platz und Regattaname	Club	Gesamt RL-Punkte RL-Punkte, m, gewertete Punkte
1	Stock Florian 1. IDM RATZEBURG 1. Schinkenbrett	SCA (SA013)	(9) 151,11 Pkt. 160,00 (m=5 gew. 800,00) 140,00 (m=4 gew. 560,00)
2	Stock Christian 2. IDM RATZEBURG 1. Pflingstregatta	SCA (SA013)	(9) 149,78 Pkt. 153,60 (m=5 gew. 768,00) 145,00 (m=4 gew. 580,00)
3	Bartels Tobias 3. IDM RATZEBURG 2. Schinkenbrett	DHH-RG (HA073)	(9) 140,54 Pkt. 147,20 (m=5 gew. 736,00) 132,22 (m=4 gew. 528,89)
4	Schomaker Wilfried 4. IDM RATZEBURG 1. Frühjahrsregatta 3. Schinkenbrett	ZSK (N 039)	(9) 135,38 Pkt. 140,80 (m=5 gew. 704,00) 130,00 (m=3 gew. 390,00) 124,44 (m=4 gew. 124,44)
5	Blaurock Joachim 1. Seglerhauspreis 2. Pflingstregatta 7. IDM RATZEBURG	ZSV (B 054)	(9) 135,33 Pkt. 140,00 (m=3 gew. 420,00) 138,70 (m=4 gew. 554,78) 121,60 (m=5 gew. 243,20)
6	Wohl Hans-Jörg 2. Seglerhauspreis 5. Pflingstregatta 9. IDM RATZEBURG	DJC (B 099)	(9) 120,75 Pkt. 130,00 (m=3 gew. 390,00) 119,78 (m=4 gew. 479,13) 108,80 (m=5 gew. 217,60)
7	Brahms Ulli 6. IDM RATZEBURG 4. Seglerhauspreis 5. Schinkenbrett	ZSK (N 039)	(9) 119,88 Pkt. 128,00 (m=5 gew. 640,00) 110,00 (m=3 gew. 330,00) 108,89 (m=4 gew. 108,89)
8	Seifert Stefan 2. USA -Pokal 4. Schinkenbrett 1. Insel-Cup	SCA (SA013)	(9) 117,59 Pkt. 119,17 (m=4 gew. 476,67) 116,67 (m=4 gew. 466,67) 115,00 (m=3 gew. 115,00)
9	Burmeister Ulf 5. IDM RATZEBURG 7. Schinkenbrett	ZSK (N 039)	(9) 116,15 Pkt. 134,40 (m=5 gew. 672,00) 93,33 (m=4 gew. 373,33)
10	Kriebel Stefan 8. IDM RATZEBURG 1. Traditionswettfahrt Plön 4. Plöner Schloss-Cup	PSV (SH050)	(9) 114,78 Pkt. 115,20 (m=5 gew. 576,00) 115,00 (m=3 gew. 345,00) 112,00 (m=3 gew. 112,00)
11	Amand Werner 3. Seglerhauspreis 10. IDM RATZEBURG 6. Schinkenbrett	BASC (BA106)	(9) 108,12 Pkt. 120,00 (m=3 gew. 360,00) 102,40 (m=5 gew. 512,00) 101,11 (m=4 gew. 101,11)
12	Bartel Tobias 1. USA -Pokal 2. Frühjahrsregatta 11. Sturmlaterne	SCA (SA013)	(9) 104,30 Pkt. 130,00 (m=4 gew. 520,00) 121,88 (m=3 gew. 365,63) 26,54 (m=3 gew. 53,08)
13	Matznick Gerd 3. Pflingstregatta 7. Frühjahrsregatta 8. Seglerhauspreis	SVST (B 029)	(9) 101,48 Pkt. 132,39 (m=4 gew. 529,57) 81,25 (m=3 gew. 243,75) 70,00 (m=3 gew. 140,00)
14	Schütte Carlo 3. USA -Pokal 8. Pflingstregatta 9. Blaues Band Berlin	SCA (SA013)	(9) 101,00 Pkt. 108,33 (m=4 gew. 433,33) 100,87 (m=4 gew. 403,48) 72,22 (m=3 gew. 72,22)
15	Schmidt Gunnar 2. Insel-Cup 4. USA -Pokal 5. Baumkuchenregatta	SCA (SA013)	(9) 97,79 Pkt. 108,61 (m=3 gew. 325,83) 97,50 (m=4 gew. 390,00) 82,14 (m=3 gew. 164,29)
16	Schumann Maria 3. Blaues Band Berlin 6. Pflingstregatta 15. Insel-Cup	VBS (B 047)	(9) 94,63 Pkt. 115,56 (m=3 gew. 346,67) 113,48 (m=4 gew. 453,91) 25,56 (m=3 gew. 51,11)
17	Hückstedt Lars 2. Traditionswettfahrt Plön 6. Frühjahrsregatta 7. Plöner Schloss-Cup	PSV (SH050)	(9) 94,11 Pkt. 108,95 (m=3 gew. 326,84) 89,38 (m=3 gew. 268,13) 84,00 (m=3 gew. 252,00)
18	Köllmann Claudine 7. Pflingstregatta 13. IDM RATZEBURG	()	(9) 93,86 Pkt. 107,17 (m=4 gew. 428,70) 83,20 (m=5 gew. 416,00)
19	Lahring Heiner 1. Ratzeburger Woche 3. Frühjahrsregatta 10. Sturmlaterne	ZSK (N 039)	(9) 93,04 Pkt. 130,00 (m=3 gew. 390,00) 113,75 (m=3 gew. 341,25) 35,38 (m=3 gew. 106,15)
20	Ruppert Jens 2. Kobold-Preis 8. Plöner Schloss-Cup 16. IDM RATZEBURG	NRV (HA002)	(9) 86,67 Pkt. 121,33 (m=3 gew. 364,00) 74,67 (m=3 gew. 224,00) 64,00 (m=5 gew. 192,00)

Klaus-J. Steinbeck

Bericht des Revierobmanns Alster

Die Saison 2008 ist zu Ende, am 22.11.08 werden beim HSC die Schwimmstege ausgehängt und dann sollten eigentlich alle Jollen auf dem Trockenen sein. Die Anzahl der Alt-H-Jollen auf der Alster ist konstant, mit Neuzugängen ist aber weiterhin zu rechnen, Restaurierungen sind bereits begonnen.

Der „Kobold-Preis“ beim NRV war auch dieses Jahr wieder ein Erfolg, s. a. Bericht im Heft 2/08.

Bei den „Hamburg Summer Classics“, die 16. Holzbootregatta, kam die H-393 Kassbaum/Gantz auf den 15. Platz, die H-525 Lallemand/Pawlik von der Alster auf den 22. Platz.

Bei den „Alsterpokalen“, Wertung nach Yardstick, gewann die H-566 Griesbach/Merlitz und die H-567 wurde 3. Leider waren nur 6. H-Jollen am Start, das ist keine gute Beteiligung, wenn man die Anzahl der regattafähigen Jollen alleine auf der Alster berücksichtigt. Liebe H-Jollen-Segler, das muss besser werden in 2009, wir wollen wieder eine Ranglistenregatta erreichen, also den Termin 29./30.8 schon heute vormerken.

Bei der „25. Alsterglocke“ wurde die H-51 2ter, Tommy Loewes Schiff, die H-482, wurde 200 m vor dem Ziel von einem Drachen gerammt und das Rigg kam von Oben, der Rumpf blieb unbeschädigt. Seinen 1. Preis

vom letzten Jahr hätte er aber nicht verteidigen können.

Die Mittwochsregatta beim HSC ergab nach der Känguruh-Jahreswertung u.a. einen 22. Platz für Klaus Leithner mit der H-185 und einen 25. Platz für Georg Griesbach mit der H-566. Auf der „Hanseboot“ waren wir als einzige Jollenklasse auf dem Gemeinschaftsstand der Klassenvereinigung mit 2 Schiffen vertreten. Das Interesse war mittelmäßig und die Diskussion über die Restaurierung der „Gazelle“ mit modernen Materialien und aufwendiger Beschlags-Ausrüstung verlief durchaus sachlich. Vielen Dank an die Arendseer, welche einen Tag Standdienst übernommen hatten, aber auch Dank an die anderen Beteiligten und an unseren „Beleuchter“. Zum Messtreff im „Borsalino“, von Georg organisiert, hatten sich 16 Segler eingefunden.

Vor Weihnachten trafen wir uns noch einmal in unserer „Stammkneipe“ und im Frühjahr gibt es wieder das sog. Wintertreffen, diesmal am 21. Februar in Hamburg.

Zur „Boot“ in Düsseldorf bin ich wie in den letzten Jahren wieder für 3 Tage angereist und habe Standdienst gemacht. Auch hier waren wir mit 2 Booten vertreten, einer modernen Renn-H-Jolle und der „Gazelle“ Die Gazelle war natürlich wieder ein besonderer

Anziehungspunkt in der Halle 1 unter den ganzen anderen Kunststoffjollen.

Die moderne Jolle wurde als Demonstrationsobjekt für die Trimmvorträge von Martin Krings direkt an der Bühne genutzt. Er hat dabei die besonders umfangreichen Trimmmöglichkeiten erwähnt, sich aber in seinem Vortrag auf die Standardmöglichkeiten beschränkt.

Auch auf der Bühne waren wir präsent und wurden 2 mal interviewt. Tobias hatte eine CD mit vielen Bildern gebrannt, welche parallel zum Interview auf dem großen Bildschirm lief. Ich hatte den Eindruck, dass wir uns doch recht interessant dargestellt haben, aber die Zuhörer konnte man an einer Hand abzählen, schade.

Am Stand gab es einige neue Kontakte, aber so richtiges Interesse ist nur selten vorhanden. Die Halle 1 schien mir nicht günstig gewählt, weil sie am Ende der Reihe praktisch in einer Sackgasse lag und kein Durchgangsverkehr herrscht.

Vielleicht können wir unseren Einfluss geltend machen und für das nächste Jahr eine andere Lösung erreichen. Vielen Dank auch an alle Anderen, welche mit geholfen haben.

Von Hartmunt Falk, Steffen Thiemann & Kai Langwasser

Unsere familienfreundliche Sasion 2008 in Lübeck

Seit 2006 segeln wieder H-Jollen auf der Wakenitz. Die Flotte Lübeck besteht aus acht Schiffen. Der letzte Zuwachs ist die H-538, die am 22. September gekommen ist. Diese Entwicklung ist sehr erfreulich und zeigt, dass unsere Bemühungen, das Familiensegeln auf Jollen stärker zu aktivieren, erfolgreich sind. 6 H-Jollen liegen in der Stadt im Lübecker Yacht Club und 2 Schiffe am Ratzeburger See.

Die Saison startete dieses Jahr im Winter. Auf Einladung unserer Flotte ging die Winterreise der H-Jollen KV am 23. Februar 2008 in unsere schöne Hansestadt. Nach dem Eintreffen der Gäste in Lübeck stand eine gemeinsame Stadtführung auf dem Programm. Der erste Höhepunkt war der Besuch der Seefahrerkirche St. Jakobi und ihrer Gedenkstätte.

Im Anschluss daran trafen alle Teilnehmer am Bootshaus des SCH ein. Dort wurde die H-161 von Steffen Thiemann besichtigt. Die 71 Jahre alte Jolle stand im Mittelpunkt der angeregten Diskussion. Nach dem anschließenden Kaffeetrinken ging es zurück in die Stadt. Dort endete das Treffen mit dem gemütlichen Besuch der Schiffergesellschaft.

Am 23. März 2008 wurde die Rampe des LYC an der Wakenitz überholt. Die lange Eichenkonstruktion war über 15 Jahre im Wasser. Die renovierte Rampe wurde mit dem

Autokran von Longuet wieder an seinen alten Platz gebracht. Der Kran hatte seine Schwierigkeiten mit der jetzt 1,8 Tonnen wiegenden Rampe. Durch die Verlängerung ist es möglich größere Jollen insbesondere unsere H-Jollen problemlos zu slippen.

Es folgte eine schöne Taufe mit der hübschen „Jolie“. Bei Kaiserwetter hat Kai Langwasser seine H-Jolle H-532 an der Wakenitz auf den Namen „Jolie“ getauft. Am Samstag, dem 12. April 2008 war es um 11:30 Uhr endlich soweit. Nach 6 Monaten umfangreicher Renovierungsarbeiten mit Hilfe des Bootsbaus Karl Sager sah „Jolie“ hübscher aus, als zur Ersttaufe 1964. Sie wird Ihrem Namen in jeder Hinsicht gerecht.



Die anwesende LYCer und Freunde bestätigte die Holzbooterfahrten der Taufrede mit vielen Lachern und zustimmenden Nicken. Die Taufgemeinde feierte bis zum ersten Start des Ansegeln an der Wakenitz. Als Nächstes stand die Geschwaderfahrt der H-Jollen und 12 Fuss Dingies auf dem Amazonas des Nordens an. Am Sonntag, dem 1.

Juni 2008 war die Höchsttemperatur in Lübeck mit 29 Grad einen Grad höher als in Belem (Brasilien) der Mündung des Amazonas. Die Jollensegler der Wakenitz machten sich mit 4 H-Jollen und 7 Dinghies auf zum Segler Verein Wakenitz. Die Crew auf dem Sicherungsschiff „Unkel Bräsig“ hatten mit den großen Jollen beim Mastlegen alle Hände voll zu tun.

Gemeinsam ging es bis zur Wakenitzbrücke an der Wallbrechtstraße. Hier nahm der Verklicker der H-Jolle „Anne“ von Frank Boy unliebsamen Kontakt mit der Brückenkonstruktion auf. Die nachfolgenden Segler waren gewahrschaut und mit etwas Krängung ging es unterdurch. Jetzt öffnete der Fluss seinen Dschungel für uns. Mit Claus-Dieter Stolze und seinem erfahrenen Geschwader vorweg ging es bis zum SVW.



Das Mittagessen war lecker und die nachfolgenden Gespräche anregend. Ob der hohen Temperaturen und nach genügend Wartezeit kühlten sich die Kinder in der Wakenitz ab.

Gemütlich ging es gegen 15 Uhr zurück zum Club.

Kurz vor dem Clubsteg zurück sprangen immer mehr Nachwuchssegler ins Wasser. Schnell wurden die Schiffe aufgeklart und dann ging es für Viele ans Baden. Gut erfrischt sammelten sich alle langsam zum abschließenden Abendessen. Glücklicherweise und leicht ermattet ging der wunderschöne Tag am Amazonas des Nordens zu Ende.

Im Juli stellten sich drei unserer H-Jollen der „sportlichen“ Herausforderung bei der Ratzeburger Woche. Vom 4. bis 7. Juli waren drei H-Jollen bei der Regatta des Ratzeburger Segel Vereins. Das Traditionstreffen der Vollholz H-Jollen fand im Rahmen der RZ-Woche statt. Neben den sechs klassischen H-Jollen waren sechs moderne High-Tech Renner dabei. Gesegelt wurde nach Yardstick, dadurch wurde die Vorkriegsjolle „Gazelle“ der Brüder Ruppert (NRV) nach berechneter Zeit Erste.

Die Wettfahrtleitung ließ am Samstag drei Durchgänge segeln, da für Sonntag kaum Wind zu erwarten war. Am Sonntag war dann wirklich nur ein Durchgang möglich. Die Bahnen waren gut ausgelegt und alle Läufe konnten ohne Protest gesegelt werden. Carsten Horstmann und Karl-Heinz Sager führten die Regattabegleitfahrten für unsere kleinen Fans durch. Das RSV-

Team versorgte alle Teilnehmer hervorragend. Ratzeburg ist immer eine Reise wert. Natürlich machen wir auch mal Ferien. In diesem Jahr haben einige unsere H-Jollen Familien den Urlaub am dem Plöner See verbracht. Dabei wurden unsere Kontakte zu Stefan Kriebel und Thorsten Kirchner vom Plöner Segel Verein vertieft und auch die legendäre Mittwochsregatta mitgeselt.



Da bei uns die gemeinsamen Familienwochenende im Vordergrund stehen war es im August wieder soweit. Es gab die traditionelle Sommer-Geschwaderfahrt der LYC Jollensegler. Mit bester Laune und bei launigem Wetter starteten am Freitag den 29.08. fünf

12 ft-Dinghies und die wunderschön restaurierte Alt-H-Jolle H-177 nebst Besatzung mit Kind und Kegel zum gemeinsamen Ratzeburger See-Ausflug. Hier wollten wir dem engagierten Treiben unserer Regattacracks zusehen. Dazu aber später mehr.

Im Schlepp von „Unkel Bräsig“ geführt von zwei Kapitänen zur See und einem schwergewichtigen

Leichtmatrosen - Spaß muss sein Carsten – ging die Fahrt vom Clubhaus an der Wakenitz zum Schanzenberg, wo uns unsere Freunde vom LSV und SCH herzlich willkommen hießen.

Am Schanzenberg mussten noch schnell zwei weitere H-Jollen zu

Wasser gelassen werden und dann konnte der Tag in gemeinsamer Runde auf Onkel Bräsig ausklingen, bis nach einem traumhaften



Sonnenuntergang, die Kühle der nahenden Nacht auch die Unentwegten nach Hause trieb. Am Samstag traumhaftes Wetter, aber wo war der Wind? Kommt noch, Thermik und so...! Also schnell aufriggeln und los geht's, die Dinghies vorneweg und die inzwischen auf 6 Boote angewachsene H-Jollenflotte hinterher. Aber wo blieb der Wind? Nach 1 1/2 Stunden hatten alle begriffen, dass wir unser Ziel in Ratzeburg mit Windkraft an diesem Wochenende nicht erreichen würden und so nahm Onkel Bräsig einen nach dem anderen an den Haken. Endlich erreichen wir das Regattafeld der IDM der H-Jollen. Auch für die superschnellen H-Jollen gelten die gleichen physikalischen Grundgesetze. Also 30 Schiffe dümpeln auf dem See. So konnten wir Stefan Kriebel zwar nicht sehen aber hören.

Bei prächtiger Stimmung war Zeit

für ein ausgiebiges Sonnenbad und beim Fischer in Ratzeburg angekommen, lechzte die trockene Kehle schon nach dem ersten Bier des Tages.

Der Rückweg – nichts neues – die Sonne gab alles und eine kurze Briesse trieb die Boote an, bis das Feld dann weit auseinander gerissen wieder in der Flaute dümpelte. Alle einsammeln und wieder im Schlepp zurück Richtung Schanzenberg. Dort hatte das Landteam schon den Grill angeworfen und Bier, Fleisch, Wurst und Salate fanden den verdienten Absatz. Anschließend Musik. Unser Neumitglied Sven Hemprich hatte groß aufgefahren und sogar einen Gitarrenverstärker im Gepäck. Nicht immer textfest, dafür beherzt und laut schallte der Gesang in die Nacht.



Da wir am liebsten Geschwaderfahrten segeln, brauchen wir natürlich auch einen Comodore. Am 31.08.2008 wurde der Comodore SteffenThieman Preis ausgesegelt. Am Sonntag weckte uns um 8.00 Uhr die Sonne, sodass wir die Persenning aufschlagen mussten. Die Heimschläfer kamen mit den Brötchen und es gab ein gemeinsames Frühstück unter freiem Himmel beim SCH. Pünktlich um 10:30 Uhr verholten sich alle zur Steuermannsbesprechung von unserem beliebten Wettfahrtleiter Hans-Jürgen Blunck. Die Mannschaften verteilten sich auf die Schiffe und alle Kinder kamen unter die Obhut der Damen-Crew auf die Unkel Bräsig. Mit der

großen Mannschaft wurde der Kurs schnell ausgelegt. Pünktlich fing das Startverfahren an. Da die Unkel Bräsig keine Flaggleinen hatte, wurden die jungen Crewmitglieder gleich in die Wettfahrt mit einbezogen und mussten die Flaggen per Hand anzeigen.

Wind und Wetter zeigten sich von der besten Seite. Bei 4 Bft ging es auf den Up-and-Down Kurs. Den Start erwischten alle gut und so ging es vom Schanzenberg zum gegenüberliegenden Ufer an die Luvtonne. Die 12ft-Dinghies hatten den ersten Start und kamen uns auf dem Vorwindkurs entgegen. So waren die Vorschoter voll gefragt, die leicht zu übersehenden Jollen zu orten. Den ersten Durchgang gewannen unsere Gäste Uwe und Thorsten Kirchner aus Hamburg. Der 2. Start verzögerte sich, da die Wettfahrtleitung erst ein gekentertes Dinghy bergen musste. Der Wind frischte inzwischen auf und der zweite Durchgang wurde in einem spannenden Duell auf der Ziellinie entschieden. Am Ende hatten die H-161 von Steffen Thiemann die Nase vorn. Nach dem Zieldurchgang ging es zum Steg zurück und die Schiffe wurden abgeriggelt. Schnell wurden die Jollen zum Seglerheim nach Rothenhusen verholt. Hier wartete schon das Mittagessen auf uns. Bei schönsten Sonnenschein gab es die Preisverteilung.

Als Dank für das Engagement

von Steffen Thiemann bei der Neugründung der Flotte stifteten Christel und Hartmut Falk ein wunderschönes Windlicht mit der Ansicht der H-161 und H-519. Der CST-Preis wird jährlich im Rahmen des Sommerausfluges des LYC vergeben. Er ist ein ewiger Wanderpreis und wird unter den Mitgliedern der Flotte Lübeck ausgesegelt.



Im September nahmen Steffen Thiemann und Marco Pawlik am Blauen Band vom Langen See in Berlin teil. H-303 ist zwar keine Lübecker H-Jolle, jedoch ein oft und gern gesehener Gast in Lübschen Gewässern. Mit diesem Boot haben der Eigner Marco Pawlik und Schotte Steffen Thiemann am Blauen Band beim WSV 1921 in Berlin teilgenommen. Zusammen mit H-199 die beiden einzigen Alt

H-Jollen in einem sonst modernen Feld. Der eigentliche Grund für die Teilnahme war, dass der ehemalige Voreigner, der das Boot von den 50ern bis in die 90er in Berlin gesegelt hatte, doch noch mal an seinem alten Boot schnuppern wollte. Das hat auch ganz vorzüglich geklappt. Nachdem er erst einmal im Boot war, kam ihm auch alles sehr vertraut vor, auch wenn H-303 seit dem ein wenig aufgerüstet worden ist. Leider konnte nur noch ohne Fock gesegelt werden, da die erste Wettfahrt ihren Tribut gefordert hatte und die Fock aus der Vorstagspiere gerissen war. Ganz nebenbei sprangen für Marco auch noch ein paar historische S/W-Bilder raus.

Die Veranstaltung Blaues Band hat uns sehr gefallen. Der WSV 1921 hat ein wunderschönes Clubgeländer und die Organisatoren haben uns super umsorgt. Das war bestimmt nicht das letzte Mal.

Danach folgte das Trimmwochenende am 13.-14. September 2008 in Plön. Es war sehr interessant, aber leider zu kurz. Stefan Kriebel stellte sich den Fragen der Teilnehmer und gab wertvolle Anregungen. Danach hatte er ein Loch im Bauch. Die begeisterten Alt-H-Jollen Segler nehmen das Angebot für weitere Trimmvergleiche gerne an.

Am Sonntag hieß es die 2. Traditionsregatta des PSV zu segeln. Alle Teilnehmer wollten

zeigen, was sie am Samstag gelernt haben. Georg Griesbach und Martin Merlitz waren derart Feuer und Flamme vom neu erworbenen Wissen, das sie eine Extrarunde drehten. Tommy Loewe hatte so die Möglichkeit auch ohne Trapez die Alt-H-Jollen Wertung für sich zu entscheiden. Stefan und Lars Hückstedt gewannen souverän die Gesamtwertung.

Parallel hat es Steffen und Bea zum Feiern gezogen. Nachdem im letzten Jahr für H-161 am Ratzeburger See eine Regatta zum 70ten Geburtstag stattgefunden hatte, so hat Rainer Ensslin diese Tradition in diesem Jahr aufgegriffen und zum 50ten Geburtstag seines Schratzes eingeladen. Das Boot befindet sich seit 1958 in Familienbesitz! Zunächst am Rursee beheimatet, hat es mittlerweile seinen Weg nach

Berlin gefunden und liegt nun im SC Wiking am Müggelsee. Etliche Berliner Freunde, M-10 sowie H-161 sind dem Ruf von Rainer gefolgt und haben sich am 13./14. September in Berlin zur schratzigen Feier getroffen. Am Samstag hat es richtig geblasen und alle konnten sich nur tief gerefft auf den Müggelsee wagen. Kalt und naß (von unten) war es außerdem.

Am Sonntag konnte dann ausgerefft werden. Da keine Wettfahrt mehr anstand, konnten wir die Boote laufen lassen, dass es eine einzige

Freude war. Rainer hat sich mit der Organisation unendliche Mühe



gegeben und auch der SC Wiking hat uns Auswärtige liebevoll aufgenommen. Die Tradition, runde Geburtstage der Boote in einem würdigen Rahmen zu feiern, sollte unbedingt fortgesetzt werden. Für 2009 fällt mir im Moment noch kein Jubilar ein, aber vielleicht können wir Marco Pawlik überreden, 2010 den 80. von H-303 gebührend zu feiern.

Der Abschluss der Saison war die erste H-Jollen WM in Lübeck.



Steffen Thiemann, H-161

Erste H-Jollen WM in Lübeck gesegelt

Ja, ihr habt richtig gelesen. Am Wochenende 27./28. September 2008 wurde in Lübeck die erste H-Jollen WM (Wakenitz Meisterschaft) ausgesegelt. Im Rahmen des Absegelns des Lübecker Yachtclubs traten insgesamt 4 Alt H-Jollen zur Wettfahrt um die Meisterschaft auf der Wakenitz an. Zusammen mit etwa 40 420ern, Teenies, Optis und 12“ Dinghies wurde um Silber und Ehre gesegelt. Das Revier: winzig! Gerade mal 1.500 m misst die Stadt-Wakenitz von der Moltkerücke bis zum Falkendamm, von der Breite gar nicht zu reden. Gesegelt werden kann nur Up and Down, wobei das eher geografisch als windtechnisch zu verstehen ist. Nichts ist sicher, nicht mal die sichere Leestellung. Spinnert werdet ihr nun sagen und euch an die Stirn tippen- weit gefehlt.

Das Segeln auf diesem Revier ist höchst anspruchsvoll. Wer mit der Alster in Hamburg zurecht kommt, ist schon ganz gut gerüstet. Was aber in Lübeck auf die Segler zukommt, erfordert höchste Meisterschaft. Schon ein LKW auf der Moltkebrücke kann einen in Führung liegenden Segler völlig unerwartet in das hoffnungsloseste Flautenloch versetzen. Die geringe Breite des Reviers erfordert quasi schon zum Start einen Plan, wem man am besten wo ausweichen will bzw. muss. Und dann die vielen Boote auf der Bahn. Raum ist kaum. So kann es auch nicht verwundern,

dass sich die Lübecker Skipper mit etlichen H-Jollen Recken vom Plöner See verstärkt bzw. sich Schotten bei den P-Booten ausgeliehen haben.

Während des Rennens schallten Rufe über die Wakenitz – Hast du den Opti gesehen, der war doch gerade noch an Steuerbord – Sch... hätte ich doch bloß das große Fenster für die Genua bestellt – Raum!!! Schau gefälligst nach vorn wenn du vom Luvfass kommst– Was wendet der denn jetzt noch innen rein, spinnt der – Wieso ist H-519



schon wieder vorne, die haben wir doch am Raumfass gerade nass gemacht – Mann, Mann, Mann, warum musste ich mir das antun – ABFALLEN, schnell – Jetzt noch ne Privatböe und ich bin rum, Mist doch noch ne Wende – Wo is denn die Tonne, ich seh’ nur Optis - Kann mir mal einer verraten warum wir mit so viel langsamem Kroppeuch über die Bahn müssen?

Die H-Jollen starteten in der dritten Gruppen nach den 420ern und

den 12“ Dinghies. Hinten dran kamen noch Teenys und die Optis. Insgesamt waren wohl an die 40 Boote auf dem Wasser. Nach 4 Wettfahrten stand es dann fest: die WM 2008 gewann H-519 mit Hartmut Falk an der Pinne und Thorsten Kirchner an der Schot. Auf den Plätzen fanden sich H-177 (Mathias Wascher, Stefan Kriebel), H-532 (Kai Langwasser, Carsten Horstmann), H-? (Sven & Paik Hemprich). Eine sehr gelungene Auftaktveranstaltung der Lübecker H-Jollen Flotte. Die umfasst im

Moment 8 Boote, von denen derzeit 6 im LYC, eines im SC Hansa und eines im SV Wakenitz beheimatet sind. Das Hausrevier ist die Stadt-Wakenitz im Herzen von Lübeck. Vom Clubgelände des LYC hat man einen wundervollen Blick auf die Lübecker

Altstadt mit ihren vielen Kirchtürmen. Insgesamt ist die Flotte sehr rege, die WM war nur eine Veranstaltung in 2008. Aber eines steht fest: auch 2009 wird die WM wieder stattfinden. Wenn wir mehr H-Jollen an den Start kriegen, werden wir wohl auch über eine eigene Bahn zur Entzerrung von den vielen kleinen Booten nachdenken. Wir werden euch rechtzeitig über den Termin informieren und hoffen auf viele Mitstreiter, die gerne mal mit uns auf einem völlig spinnerten Revier eine WM segeln wollen.

Tobias Bartels

Boot 2009 in Düsseldorf

vielen Dank für die Unterstützung auf dem Stand unserer Klassenvereinigung:

Silke & Florian
Tina & Rainer
Elke & Thomas
Klaus-Jürgen
Maren & Michael
Dieter
Gernot
Claudine & Lucky
Maria
Günnie
Seppl
Moses

und natürlich **Martin Krings** der an der modernen H-Jolle 2x täglich die Trimmipps präsentierte.



Heiko „Bobo“ Borgert // Wanderfahrt 2008

Von Schleswig in die „Dänische Südsee“ und zurück

Am 14. Juni trafen sich in Schleswig 4 H-Jollen mit Besatzung um zur Wanderfahrt Richtung Dänemark aufzubrechen. Dies waren: Dietmar und Ditmar mit der H-790, Jörg und Bobo mit H-709, Ralf und Lothar mit der H-90 und der Alleinsegler Rossi mit der H-545. Wir wollten die Boote an der selben Stelle wie bereits vor ein paar Jahren zu Wasser lassen. Dieser Plan wurde jedoch von der Landesgartenschau durchkreuzt, da sie just dort die Flächen nutzte. Daher mussten wir ein Ausweichquartier auf dem ehemaligen Kasernengelände ansteuern. Dort hatten wir zwar viel Platz und auch eine Slipanlage, ansonsten war das Ambiente jedoch gelinde gesagt ziemlich „rustikal“. In ein paar Jahren wird es wahrscheinlich besser

geeignet sein, da es dort total umgebaut werden soll. Schleswig selbst ist glücklicherweise ganz lauschig, und so nutzten wir den Aufenthalt dort für einen gemeinsamen Spaziergang durch die Innenstadt. Das lohnte sich allemal. Bis zum Start verbrachten wir dann noch gesellige Stunden miteinander. Die bereits vor Tagen zugezogene schmerzhaft Verletzung von Lothar machte uns allerdings Sorgen. Am Wochenende stand dann fest, dass Ralf und Lothar leider schon vor der Abfahrt aufgeben mussten, da die Verletzung ein Los-Segeln unmöglich machte. Am 16. Juni starteten wir dann unseren ersten Tagestörn. Er führte uns von Schleswig bis zum Zeltplatz in Lindaunis. Wir hatten großes Glück

mit dem Wetter, denn während es die Tage vorher regnete, war es an diesem Tag trocken und auch der bis dahin starke Wind hatte auf 4 Windstärken aus WNW nachgelassen. Fast schon mit Rückenwind fuhren wir durch das wunderschöne Segelrevier der inneren Schlei. Kurz nach dem Start bemerkten Jörg und ich, dass wir beim verstauen zu viel Gewicht in den vorderen Bootsteil geladen hatten. Schon bei kleinsten Wellen tauchte das Vorschiff bei der Vormwindfahrt tief ein. Wir waren also gezwungen auch vor dem Wind zu kreuzen, um die Wellen etwas anzuschneiden und so ein drohendes Kentern zu verhindern. Das gelang uns zum Glück recht gut. Als sich dann auch noch die Sonne sehen ließ, konnte fast nichts mehr





unseren Segelgenuss trüben. Allerdings wurden in die Missunder Enge unsere seglerischen Fähigkeiten sehr gefordert. Diese enge Durchfahrt (ca. 40 Meter breit) verläuft genau in Nord-Süd Richtung und die am Ufer stehenden hohen Bäume sorgen für fast vollständige Windabdeckung. So war es also kein Wunder das wir sehr lange für die Durchfahrt brauchten. Anschließend ging es mit halben Wind und Sausefahrt zu unserem Tagesziel Lindaunis. Der Zeltplatz bietet alles was gebraucht wird, sogar eine Slipanlage. Die Klappbrücke von Lindaunis ist sehenswert und wird gemeinsam vom Auto, Fußgänger und Bahnverkehr genutzt. Unsere Fußballfans kamen sogar in den Genuss des Fernsehers im Zeltplatzrestaurant und konnten damit die Europameisterschaft verfolgen.

Das Wetter und insbesondere der Wind waren am nächsten Morgen unverändert. Wir konnten die stündliche Öffnung der Klappbrücke nutzen und uns auf den Weg in

Richtung Schleimünde machen. Wir sprachen uns ab, in Kappeln eine Pause einzulegen um Einkäufe zu erledigen. Dort sollte dann auch über das endgültige Tagesziel beratschlagt werden. Nach wunderbarer Fahrt, vorbei an dem Ort Arnis, erreichten wir Kappeln. Die Einkäufe waren schnell getätigt und die weitere Planung wurde beratschlagt. Da das Wetter am nächsten Tag besser werden sollte (mehr Sonne, Wind NW2-3 in Böen 4) und es noch nicht sehr spät am Tag war, beschlossen wir bis Schleimünde durch zu fahren und direkt unterhalb des Leuchtturms unser Nachtlager aufzuschlagen. Der kleine Hafen direkt auf der Landzunge neben der Einfahrt zur Schlei ist nur über das Wasser zu erreichen und hat außer dem berühmten Restaurant „Gifthütte“, sehr guten Sanitäranlagen mit Dusche auch eine ganz wunderbare Landschaft zu bieten. Einerseits der Blick auf die Ostsee, wo bei sehr guter Sicht sogar die dänischen Inseln zu sehen sind und andererseits die beeindruckenden,

de, harmonische Schleilandschaft. Für diesen Abend fand sich eine sehr lustige internationale Gesellschaft auf der Halbinsel zusammen die mit Begeisterung die Möglichkeit des Fußball guckens beim Hafenmeister annahm. Hierdurch herrschte dann außerhalb des Hafenmeisterhauses eine hervorragende Stille.

Am nächsten Morgen war der romantische Mondschein durch eine lachende Sonne abgelöst worden und auch die gute Wettervorhersage wurde nochmals bestätigt. Sowohl über Handy als auch vom Hafenmeister erhielten wir günstige Wetterprognosen. Somit beschlossen wir, die Seekarten für die „Dänische Südsee“ herauszuholen und den Kurs nach Marstal auf Aerø abzunehmen. Wie immer bei unseren Tagestörns, insbesondere bei größeren Schlägen über offenes Wasser, werden Sicherheitsmaßnahmen getroffen um evtl. Risiken so gering wie möglich



zu halten. Seekarten, Kompass, wer hat GPS, angelegte Schwimmweste, griffbereites Notsignalgerät, Wasserdichtes Handy und fest Verstaute und angebändselte Ladung sind Standard, ebenso selbstverständlich ist für uns, dass wir alle immer bei-

einander segeln und uns so gegebenenfalls gegenseitig helfen können. Der Törn von ca. 25 Seemeilen bis nach Marstal war eine wunderbare Überfahrt. Bei achterlichem bis halben Wind gab es keinerlei seglerischen Schwierigkeiten und wir konnten die Überfahrt und die Einfahrt in die „Dänische Südsee“ genießen. Bei Sonnenschein und leichtem Wind ist leicht zu verstehen warum die Inselwelt südlich von Fünen „Dänische Südsee“ genannt wird. Das meist recht flache Wasser über Sandboden leuchtet hellblau und man kann überall viele Sandbänke und noch mehr kleine Inseln erkennen. Halt so wie in der Südsee. Wir erreichten Marstal und fuhren erst durch den Gewerbehafen in das hintere Ende des Jachthafens. Dort fanden wir geschützte Liegeplätze in der Nähe des Ufers. Der Hafenmeister zeigte uns einen herrlichen Platz zwischen zwei Buschreihen wo wir völlig ungestört vom sonstigen Hafentrubel unsere Zelte aufbauen konnten. Die großzügigen und gepflegten Toilettenanlagen wurden von uns umgehend getestet. Wir waren uns nach kurzer Zeit einig, dass hier das Preis-Leistungsverhältnis stimmt.

Trotz des strahlenden Sonnenscheins am nächsten Morgen, beschlossen wir, nur einen kurzen Schlag zu machen, da der Wetterbericht bis zum Abend zunehmenden Wind bis Stärke 6 aus SSW vorhersagte. Somit segelten wir bis zum alten Hafen auf der Insel Drejø. Dieser kleine Hafen mit 1,5 Meter Wassertiefe

ist von einer halbrunden Steinmole eingegrenzt. Als Einfahrt dient eine gebaggerte Rinne dessen Aushub rechts und links der Rinne abgelegt ist, wodurch dort teilweise nur 20 cm Wassertiefe vorhanden ist. Diesen Sachverhalt konnten wir zum Glück allen „Orts-Fremden“ unserer Gruppe mitteilen, da wir diesen Hafen bereits bei unserem letzten Aufenthalt in der „Dänischen Südsee“ ange-



laufen hatten.

Wenn die vorhergesagte Windrichtung stimmt sollte die Rinne ohne Probleme mit einem Anlieger zu befahren sein. Das Ablegen klappte hervorragend und auch die Tücken der Windabdeckung durch Trockendocks und kleinere Frachtschiffe im Gewerbehafen wurden von uns gemeistert. Nach Verlassen des Hafens hielten wir uns noch einige Zeit in der Fahrrinne, da die Wassertiefen großflächig nur um einen Meter betragen. Dies galt übrigens für fast die gesamte Fahrstrecke des Tages. Jörg und ich segelten an erster Position

und wollten ein kleines Stück der Fahrstrecke abkürzen. Leider hatten wir unsere angesteuerte Tonne verwechselt und kamen daher zu sehr in die Nähe der Sandbänke. Wir hatten teilweise nur 50 cm Wasser unter dem Kiel und waren froh, dass weit und breit keine Steine in der Nähe lagen. Wir hatten uns schon darauf eingestellt im Notfall in das flache Wasser zu springen, um das Boot festzuhalten und einen neuen Kurs zu fahren. Um nicht ganz so schnell zu sein, hatten wir die Fock bereits eingerollt. Ein Kreuzschlag zurück zum Fahrwasser war ohne Schwert (dieses musste ja fast ganz hochgezogen werden) auch nicht möglich weshalb wir den Kurs beibehielten und uns aufmerksam über die Sandbank tasteten.

Der Wind hatte im Laufe des Tages erheblich zugelegt und so entschieden wir uns direkt, unterhalb der Landspitze zum alten Hafen abzukürzen und uns den 1 sm weiten Umweg um die vorgelagerte Sandbank mit anschließendem Aufkreuzen zur Hafentrinne zu ersparen. Zwischen der Sandbank und der Inselspitze war das Wasser jedoch nur einen Meter tief und es gab vereinzelt Steine, die jedoch von weitem schon gut durch ihre dunkle Färbung zu erkennen waren. Nach Umrundung der Landspitze fuhren wir mit einem am Wind Kurs mit viel Abdrift auf die Ansteuerungstonne der Hafentrinne zu. Nachdem wir die Tonne erreicht hatten konnten wir das Schwert wieder herunter lassen und es war tatsächlich möglich, ohne



zu kreuzen hoch am Wind in den Hafen einzufahren. Wir waren froh, dass die Landabdeckung uns ruhiges Wasser und etwas Windschutz bot. Als zweites liefen Ditmar und Dietmar in den Hafen ein. Dann konnten wir beobachten, dass Rossi erhebliche Probleme mit seiner Fock hatte. Die Fock stand völlig verquer und er konnte deswegen auch keine Höhe laufen. Hierdurch wurde Rossi in die Bucht abgetrieben und dort musste er notgedrungen ins Wasser springen und seine Jolle in den Hafen schieben. Ich sprang ebenfalls in das Wasser (um 1 Meter tief) und eilte ihm zu Hilfe. Erst jetzt merkte ich, wie anstrengend es sein konnte, bis zum Bauch im Wasser stehend, eine Jolle mit beutelndem Segel gegen

den Wind zu schieben. Nach einigen Versuchen schafften wir es, dass Segel zu bergen und es wurde etwas leichter die restlichen 200 Meter zurückzulegen. Als wir den Hafen erreichten waren wir sehr erschöpft. Wir gönnten uns erst einmal eine Pause, die uns mit einem warmen Getränk verschönert wurde. Leider bescherte uns dann anschließend Starkwind mit bis zu 8 Windstärken zwei Hafentage. Dank des perfekten Windschutzes, dem großen Vordach mit Tisch und Stühlen vor der am Hafen stehenden Hütte und den exzellenten Sanitäranlagen überstanden wir die Zeit ohne Probleme. Eine Wanderung über die Insel entschädigte uns mit einem fantastischen Blick von der westli-

chen Steilküste über die aufgewühlte Ostsee. Auch der Bummel bei Sonnenschein durch das Inseldorf, mit einem Stopp im Museumscafe war sehr kurzweilig und lies uns die Zeit nicht lang werden. Sobald es die Windstärke zuließ, wollten wir dann wieder einen Ortswechsel vornehmen. Vorher musste jedoch der an Rossis Fock entstandene Schaden mit Segeltape und anderen Bordhilfsmitteln schnell repariert werden. Bei moderaten 4 Windstärken segelten wir dann in Richtung der Insel Avernakø und steuerten den kleinen Privathafen am Südostende der Insel an. Dieser wunderschön gelegene Hafen ist leider ein Privatanleger daher machten wir uns nach einem kurzen Stopp zur Weiterfahrt

nach Korshavn auf den Weg. Dieser kleine, auf der Ostseite gelegene Hafen, ist auch für Boote mit größerem Tiefgang anzusteuern. Bei allen Häfen in der dänischen Südsee ist zu beachten, dass bei Starkwindsituationen Wasserstandsschwankungen von bis zu 2 Meter möglich sind. Dieses konnten wir auf Avernakø selbst erleben. Innerhalb von 4 Stunden fiel der Wasserstand um 70cm und das an Bord steigen war plötzlich ein kompliziertes Unterfangen da der Steg plötzlich 1,40 oberhalb des Decks lag. Es war also angesagt, regelmäßig die Vertäuung zu prüfen, um zu verhindern, dass sich die Jollen „aufhängen“ oder einen anderen Schaden nehmen. Trotz der absolut unzureichenden Hafenausstattung fühlten wir uns wohl, denn der steil ansteigende Hang schützte uns gegen die Südwinde. Wir genossen die Abendsonne und begannen zu beratschlagen, welches Ziel am darauf folgendem Tag angesteuert werden sollte.

Alle Pläne des Vortages wurden allerdings durch die morgendliche Wettervorhersage zunichte gemacht, da ab Mittag Gewitter mit Böen bis Windstärke 9 vorhergesagt wurden. Wir wollten dem Gehörten kaum glauben schenken, da am Morgen 3 Windstärken aus Süd und strahlender Sonnenschein herrschte. Die Luft war jedoch schon recht drückend und lastete schwer auf der Insel, daher ließen wir uns überzeugen und beschlossen, nicht unser Glück zu strapazieren und einen Inseltag einzulegen. Nach dem Frühstück

machte sich ein Teil von uns zum Inselrundgang auf. Auf dem Damm zwischen den beiden Inselteilen hat man einen hervorragenden Blick in Süd und Nordrichtung. Einige Dickschiffe nutzten die Nordseite als Ankerbucht und dümpelten sanft im ruhigem Wasser. Um 13 Uhr war es dann tatsächlich doch mit dem schönen Wetter vorbei und uns erwischte ein starker Gewitterschauer mit heftigen Böen. Ausgerechnet kurz

bevor wir zu Fuß den zweiten Hafen am Nordende erreichten. Dieser, recht offen am flachen Ende der Insel gelegene Hafen, hätte uns für unsere Zelte und die zwei Bootsschläfer bei diesen starken Winden kaum Schutz gegeben. Wir hatten die richtige Hafenwahl getroffen, auch wenn die Sanitäreinrichtung dort in einem desolaten Zustand war und eine Duschmöglichkeit nicht vorhanden ist.



Nach erfolgreichem Einkauf von frischem Gemüse, Salat und Eiern direkt vom Bauernhof in einem der Inselförfer, genossen wir eine leckere Mahlzeit im Windschutz des Hanges sitzend. Wir beobachteten die Dick-schiffer, die östlich der Insel vorbei fuhren. Mehrmals konnten wir beobachten wie binnen Sekunden aus dem ruhigen Wasser schäumende See wurde und die Segler eine beachtliche Schräglage aufwiesen. Wir waren alle froh, dass wir nicht auf dem Wasser sondern sicher an Land waren. Der Wind frischte über Nacht weiter auf, so dass er am nächsten Tag stetig mit 7 Windstärken über die Insel fegte. Wir schnappten uns die im Hafen zum Verleih bereitstehenden Fahrräder und unternahmen eine weitere Inseltour. Auf dem Damm wiesen die Fahrräder eine bedenkliche Schräglage auf und wir mussten teilweise sogar auf Grund des zu starken Windes absteigen. Am darauf folgendem Morgen hatte der Wind auf Nordwest gedreht und etwas nachgelassen. Laut Wetterbericht sollte sich der Wind bis zum Abend auf 3 Windstärken abschwächen und auch den nächsten Tag mit gleicher Stärke und aus gleicher Richtung wehen. Daraufhin beschlossen wir am heutigen Tag nach Marstal zu segeln und wenn die Wetterprognose so bleibt am Tag darauf den Sprung über die Ostsee nach Schleimünde zu wagen. Da der Wind noch immer kräftig blies, entschlossen wir uns nur mit Großsegel oder mit Reff und kleiner Fock zu fahren. Es zeigt sich wieder, dass

Jörgs H-Jolle Probleme auf Vormwindkurs hat und bei Dünung dazu neigt, mit dem Bug in die Welle einzutauchen. Da es nur noch ca. 300 Meter bis zu unserer Wegmarke waren und wir anschließend bei halben Wind weiterfahren wollten, versuchten wir ,durch Dichtholen des Großsegels den Druck auf das Vorschiff zu vermindern. Beim Anluven wären wir dann aber doch beinahe gekentert



und nahmen erheblich Wasser über die Leeseite bis sich die Jolle wieder aufrichtete. Nachdem wir die Jolle leer geschöpft hatten konnten wir die Fahrt Richtung Marstal wieder aufnehmen. Da ich vermeiden wollte erneut direkt vor dem Wind zu fahren gerieten wir, wie bereits auf dem Hinweg, zu nahe an die Sandbänke. Wir überlegten, ob wir einen Aufschießer fahren sollten, das Großsegel bergen und statt dessen nur mit der Fock weiter fahren sollten. Da der Wind aber nachgelassen hatte, beschlossen wir wieder über die Sandbank zu fahren. Wir erreichten wohlbehalten und gut gelaunt den Hafen. Beim gemütlichen Abendessen im Restaurant erfuhren wir, dass

unsere Mitsegler sich schon auf ein Rettungsmanöver eingestellt hatten, als sie unsere beinahe Kenterung beobachteten, und dass sie sehr froh waren, dass wir die Sache alleine gemeistert hatten. Der in mehreren Sprachen vom Hafenmeister ausgehängte Wetterbericht verhiess für den nächsten Tag ideale Bedingungen mit 3-4 Windstärken aus Nordwest, später Ost drehend. So wurde der Aufbruch vorbereitet und vereinbart, sich in Schleimünde zu treffen und dann den weiteren Kurs zu beschließen. Es war etwas diesig und auch der Wind hatte Anfangs nur selten 2 Windstärken aus NW. Trotz des schlappen Windes entschwand Aerø schnell im Dunst über dem Wasser und um so wichtiger war es, den Kompasskurs möglichst exakt zu steuern. Nach einer Stunde legte der Wind auf die vorhergesagte Stärke von 3-4 Bft zu und drehte im Laufe der Zeit immer mehr auf Nordost. Es machte Spaß, zu versuchen möglichst frühzeitig die typische Buschgruppe nördlich von Schleimünde zu suchen, da diese von See kommend besser als der Leuchtturm zu erkennen ist.

Rossi erreichte als erster die Hafeneinfahrt. Wir wunderten uns allerdings warum seine Jolle so wild auf und ab tanzte. Wir waren also vorgewarnt und erkannten, dass die aus der Schlei kommende Strömung, für sich brechende Wellen gegen den Wind sorgte. Wir versuchten der Hauptströmung auszuweichen und die bei dieser Windrichtung für die

Einfahrt in die Schlei erforderliche Halse erst im ruhigeren Wasser innerhalb der Einfahrtsmole auszuführen. Dieses klappte hervorragend und auch H-790 hatte die Einfahrt passiert und wir kreuzten hinter der Mole. Da es noch recht früh war und ideale Bedingungen herrschten (Rückenwind mit 3-4 Bft., Sonnenschein und ein wunderbares Segelrevier) beschlossen wir bis Lindaunis weiterzufahren. In Kolonnenfahrt erreichten wir die Klappbrücke von Kappeln. Hier verpassten wir leider die stündliche Öffnungszeit und mussten somit 40 Minuten vor der Brücke herumkreuzen. Das Durchfahren der Klappbrücke bei halben Wind hatte so seine Tücken, denn plötzlich war der Wind weg und die recht starke Gegenströmung drückte die Jollen schon in ungewollte Richtungen. Wir versuchten daher mit möglichst viel Fahrt hindurch zu kommen, mussten aber doch die vorsichtshalber bereitgelegten Paddel für ein Paar Schläge benutzen, um möglichst sicher und schnell durch die Windabdeckung hindurch zu kommen. Pünktlich zur Brückenöffnung erreichten wir Lindaunis und damit unseren heutigen Zielpunkt. Nach diesem langen Segeltag, es war mittlerweile kurz vor 21Uhr, beschlossen wir in das Zeltplatzrestaurant zum Essen zu gehen. Hier war schon einiges los, denn es stand mal wieder ein Fußballspiel auf dem Programm. Für den nächsten Tag stand Autos und Hänger aus Schleswig holen auf dem Plan. Nach einem gemütl-

chen Frühstück auf dem Anleger beschlossen wir, zu viert in einem Boot nach Schleswig zu segeln. Dort sollten dann zwei von uns in die Autos umsteigen und die anderen zwei wieder zurück nach Lindaunis segeln. Der Wind blies mit kräftigen 5-6 Bft. Aus West. Den ersten Versuch starteten wir mit H-790 es ging gut voran, und man merkte das 4 Personen auf der hohen Kante saßen. Die Jolle lies sich hervorragend gerade segeln, jedoch währte die Freude nicht lang. Mit einem harten knacken riss plötzlich die Halterung der Saling und der Mast bog sich zum Flitzbogen. Dem Druck hatte die angerissene Schraube der Saling nicht mehr standhalten können. Rossis schnelle Reaktion, die Segel sofort zu fieren, verhinderte Schlimmeres und wir erreichten aus eigener Kraft den Anleger. Nun wurde der nächste Versuch mit H-709 unternommen, jedoch waren 4 Personen bei dem Hoch am Wind Kurs einfach zu viel. Wir übernahmen Unmengen an Wasser und die Lenzklappen schafften es nicht mehr, das Wasser wieder zu entfernen. Wir gaben nach kurzer Zeit auf und machten den dritten Versuch mit Rossis Boot. Dieses mal klappte alles prima. Wir waren zu dritt, da Jörg es diesmal vorzog lieber beim Zeltplatz zu bleiben. Trotz immer ungemütlicherem Wetter, es begann in Schauern zu regnen, erreichten wir ohne Probleme Schleswig. Ditmar fuhr mit dem Auto zurück und Rossi und ich machten uns mit der Jolle auf den Rückweg.

Nach durchgestandener Flaute in der Landabdeckung bei Missunde erreichten wir spät, etwas nass und durchgefroren, wieder den Anleger beim Campingplatz. Am nächsten Tag holten wir die Autos aus Schleswig ab und slipten die Boote aus dem Wasser. Nachdem alles verstaut und auch die Vorbereitungen für die Rückfahrt abgeschlossen waren machten wir uns noch einen schönen Abend und am nächsten Tag ging es wieder in die Heimat. Ich freue mich bereits sehr auf die nächste Wanderfahrt im Sommer 2009, die wieder in die Schwedischen Ostschären geht. Dieses wunderbare Segelrevier ist durch nichts zu übertreffen und jeder ist eingeladen, sich unserer Wanderfahrt anzuschließen.



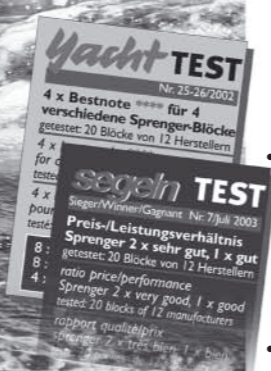
Gleit- oder Kugellager?

Blöcke



Segelsport ist... Entscheidungen treffen!

- 3 Blockserien 
- Seitenteile: hochwertiger Kunststoff oder Edelstahl rostfrei
- Kugel- oder Gleitlager 
- Von 4 bis 14 mm Tau 
- Testsieger in YACHT und SEGELN
- Immer ein hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis



NEUE SEGEL BRAUCHT DAS LAND

LAMINATSEGEL AUF DER H-JOLLE

Von Marcus Eigen

ANFANG

2008 war es mal wieder soweit: eine neue Fock mußte her. Bis dato hatte ich meine Segel bei Volkmann in Berlin gekauft, der hatte aber im Herbst 2007 aufgehört, mein Spi ist eines der letzten Segel, das er gefertigt hat.

Schon länger hatte ich mich mit der Theorie des Segelns/Segels beschäftigt. Schlaue Bücher wie von Bethwaite, Marchaj et al., die sich unter anderem mit der Umströmung elastischer Flügel beschäftigen, zauberten am Anfang spinakergroße Fragezeichen in mein Gesicht, haben aber mittlerweile zu einem wesentlich tieferen Verständnis der Materie geführt, als mit üblicher Beschäftigung mit der Segeltheorie zu erreichen ist.

Klar wurde mir dann auch, daß das eingebaute Bestellritual mit den Angaben Höhe mal Breite mal Unterlik minus Fensterkreuz - zumindest bei einer Konstruktionklasse - kaum zu einem richtig guten Segel führen kann, weil das bißchen Information zur Herstellung eines exakt auf Crew und Boot angepassten Segels bei weitem nicht ausreicht. Also wieder von vorne anfangen und auf einen anderen Segelmacher so lange einhauen, bis man das bekommt, was man haben will?

Segelmachen gliedert sich in zwei Bereiche: der Ingenieurs- bzw. Designerleistung für den Schnitt und der physischen Herstellung, größtenteils Handwerk. Der logische Schritt: der Segelmacher bekommt von mir den fertigen Entwurf und übernimmt nur noch den handwerklichen Teil.

Übernimmt er ihn wirklich? Eigentlich inkonsequent. Nach einem eintägigen Seminar bei einer Segelmacherei ergab sich dann die Antwort: nö, übernimmt er nicht.

WIR SIND SEGELMACHER

Frohgemut ist der, welcher im Besitz einer Firma ist und die dazu gehörenden Räume bezahlen darf, noch froher, wenn genug Platz und die Produktionsmittel wie Sail Design Software, prof. 3-D Cadprogramm, Schere-Messer-Gabel-Nähmaschine etc. eh vorhanden sind, nicht zu vergessen ein großer, multifunktionaler Zuschneidetisch (8 x 1,5m), der mittlerweile entstanden ist.

DAS MATERIAL

Blieb die Auswahl des Segelstoffes übrig. Musterbücher verschiedener Segeltuchhersteller trudelten ein und ich stand vor vielen weißen und bunten Tuchabschnitten mit den dazu gehörenden Daten wie Tuchgewicht, reales Gewicht/m², Dehnungskoeffizienten in x/y/45°-Richtung, 10 lbs Flutter und wat noch gibt. Dazwischen auch immer wieder erfurchtgebietende Materialien in Aramidgelb oder Carbonschwarz mit ebenso erfurchtgebietenden Preisen.

Nach männertypischen, längeren Auf-dem-Klo-Katalog-Studien war ein passendes Dacrongewebe gefunden, ein endgültiger Schnitt für eine Fock gezeichnet und mittels 3D Programm virtuell der BDS-Jolle angepasst worden.



Das erste Segel stand somit vor seiner Entstehung, hätte sich nicht ein Stachel bereits tief ins Fleisch gebohrt, der Stachel des Neides und der Minderwertigkeit, alldieweil alle Welt mit High-Tech Laminaten durch die Meere segeln könne, nur ich nicht.

Mit einem Wort: der Aramidstachel.

Hatte doch justament der von mir auserkorene Tuchhersteller ein neues Laminat explizit zur Herstellung von Cross-Cut Segeln entwickelt, dessen leichteste Qualität ganz offensichtlich für H-Jollen Segel gearbeitet war und Minderwertigkeitskomplexen in jeder Hinsicht Parolie bot.

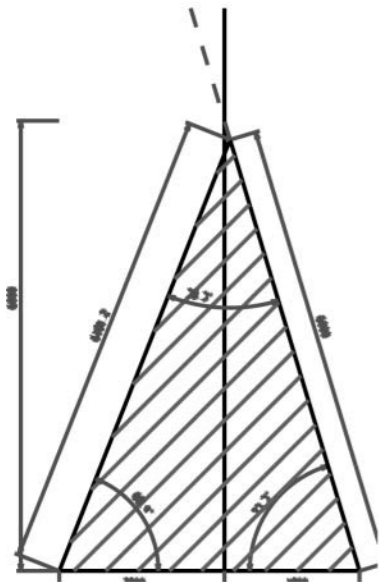
Damit war die interne Argumentationskette geschlossen und das Dacrongewebe Geschichte.

ENTWICKLUNG

Geschichte war damit auch die übliche Herstellungsweise eines Segels durch vernähen. Laminat läßt sich nicht einfach vernähen, die außenliegenden Trägerfolien bestehen aus dünnem Mylar, welches die Zugkräfte eines Fadens nicht aufnehmen kann.

Also kleben. Eine professionelle Grundaustattung mit Ultraschall aktivierten Klebstoffen kostet um die EUR 20.000,-, bei Kleinstückzahlen wirtschaftlicher Suizid.

So habe ich eine Kombinationstechnik aus Kleben und Nähen entwickelt, die wirtschaftlich ist und bombenfest hält (rund drei Monate hat allein das Ausprobieren diverser 3M-Klebebänder gedauert, bis das mit der höchsten Klebekraft auf Laminat gefunden war). Diese Ausprobiererei, die sich nor-



malerweise kein reiner Vollzeit-Segelmacher leisten kann, hat sich bezahlt gemacht, ein paar Nähte der ersten Fock sind probeweise nur geklebt. Aufgegangen oder verrutscht ist nichts, auseinanderzerren geht auch nicht mehr, da reißt es wohl eher das Laminat kaputt.



APRIL 2008

wars dann soweit, das erste Laminatsegel aus eigener Fertigung konnte ausprobiert werden. Am Ruder: Marina, 14-jähriges 420er Talent, Trapez: ich, Termin: Mittwochsregatta, Wind: 3-5. Hmm.

Neues Vorstag eingezogen, Fock angeschlagen, Vorlik leicht gespannt und erst mal mit halbem Wind quer überm See geheizt. Schon schickte sich die BDS-Jolle zum Gleitflug an (tut sie selten). Erster Gedanke: hat die Fock halbwinds eine Power! Dann Wende, und - peng. Zurück am Steg fand sich die Ursache. Der Vorliksspanner, bestehend aus einem stabilem Rucksackverschluß mit Lasche, eine sehr elegante Lösung (theoretisch zumindest), war einfach in der Mitte, in der Kausch des Vorlikdrahtes, durchgerissen. Blöd, Ersatz war keiner da, also Regatta ohne Vorliksspannung fahren.

Was mit dem Dacronsegel zur seglerischen Katastrophe geführt hätte, ging mit der Aramidfock recht problemlos. Obwohl die Regatta für uns eher Begleitveranstaltung zum Trimmen und Einstellen der Holepunkte war, langte es für Platz fünf.

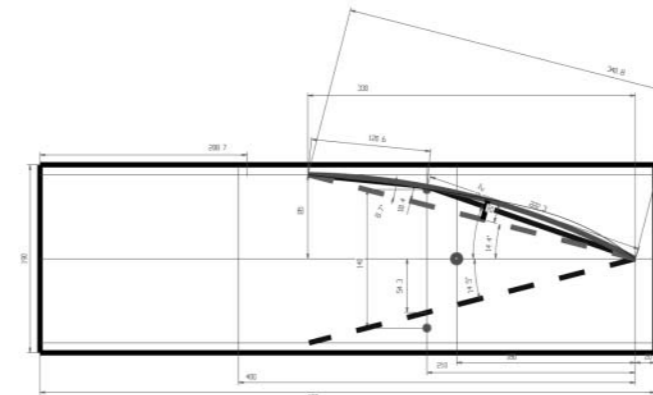
LERNEFFEKTE

gab's jede Menge. Zum Beispiel die Erkenntnis, daß sich ein Aramidsegel weniger dehnt, als ein neues Drahtvorstag. Daran schloß sich einige Zeit später die Folgerfahrung an, daß sich die Fock auch nicht mehr dehnt als ein eingefahrener Vorlikdraht. Was wiederum den Schluß zuläßt, daß

Veränderungen der Höhe der Vorliksspannung während des Segelns nicht mehr so wichtig sind, weil die Dehnung des Vorlikdrahtes reicht, um das Vorlik einfach mitzuspannen bzw. zu entlasten je nach Vorstagsspannung. Der Umkehrschluß: die Spannung des Vorliks verändert dessen Form viel weniger als bei einem Dacronsegel.

Beim Achterlik ist's auch nicht anders, aber das muß getrimmt werden. Und zwar exakt, denn so wie's eingestellt ist, bleibt es, entsprechend stabile Beschläge und Schoten vorausgesetzt, im nur knapp begrenzten Windbereich von Beaufort 1 bis zu "was da hinter mir an der Leine fliegt ist nicht mein Drachen sondern mein Dackel".

Beim Zusammenkleben der Bahnen muß mit allerhöchster Präzision gearbeitet werden. Da sich das Material nicht zieht, bedeutet jede kleinste Ungenauigkeit eine sofort sichtbare Verformung des Profils. Eine geringe Anfangsklebekraft der Klebebänder war übrigens in diesem Zusammenhang ein wichtiges Kriterium.



BDS H-Jolle Aufsicht

DIE PERFORMANCE

ist deutlich besser als die der vorherigen, gleich großen Dacron Fock. Das mir besonders wichtige Ziel, Segel zu bauen, deren Achterpartie sich in Böen bzw. generellem Starkwind nicht mehr ausbeult, ist erreicht. In der Praxis heißt das, daß wir

mit gleichem Crewgewicht eine knappe Windstärke mehr mit der gleichen Fock fahren können (Eine Verschiebung der max. Profiltiefe nach hinten bzw. eine Vergrößerung der Profiltiefe im hinteren Bereich des Segels erzeugen größere Querkräfte, vulgo Krängung). Hier ist das Laminat dem Gewebe deutlich überlegen.

Auch der Schnitt scheint gelungen zu sein. Bei Windstärken bis 3-4, solange wir die Jolle halbwegs gerade halten können, ist das Boot schneller geworden, bei Leichtwind sowieso, da das Laminat sehr schön die Form behält, so denn das Boot gekrängt wird. Wie es mit einer Geschwindigkeitsverbesserung aussieht, wenns ruppig wird, läßt sich nur schwer sagen, da spielen die äußeren Umstände schon zu stark mit, außerdem sind wir keine ausgewiesenen Starkwindexperten.

Was sich allerdings sagen läßt: das latent vorhandene Gefühl bei den Gewebefocks, daß die Crew ab einer gewissen Böenböartigkeit die Kontrolle über die Fock und damit im Endeffekt über das ganze Boot verliert, ist mit der Aramidfock weg. Die bleibt immer unter Kontrolle, auch - oder gerade - wenn weit gefiert werden muß.

Das liegt wohl mit an der hohen inneren Dämpfung des Materials, diese Laminatsegel knallen nicht in der Wende und flattern, wenn das Boot im Wind steht, erst ab ca. 4-5 Beaufort, gut für die Haltbarkeit.

KOSTEN UND HALTBARKEIT

waren die eigentliche, positive Überraschung. Ein Aramidsegel im Cross Cut ist gerade mal 20 Prozent teurer als ein Qualitäts Gewebeseegel. Das gilt aber nur für die Anschaffung. In der zweiten Saison ist das Ding nur noch halb so teuer, und in der dritten nur noch ein Drittel. Das Material verändert sich nämlich nicht! Keine Knitterei wie bei den wesentlich empfindlicheren Carbon Laminaten oder spätestens nach der dritten Regatta die ersten Profilprobleme im Dacronsegel. An der ersten Fock hat sich, außer ein paar Knicken durch seglerische Desaster, nix verändert! Doch - ein bißchen dreckiger ist sie, und riecht nicht mehr nach 3M.

Auf punktuelle Belastungen, die Achillesferse vieler Laminat, reagiert das Material gelassen. Mir fehlte die genaue Position, wo ich die Verstärkun-

gen gegen das Scheuern der Salinge hinkleben mußte. Meine Vermutung, daß sich nach zwei bis drei mal segeln deutliche Scheuerspuren zeigen werden, war unbegründet, die Verstärkungen gibts bis heute nicht, sichtbare Scheuerstellen dementsprechend auch nicht.

Diese Stabilität dürfte mit darin begründet sein, daß diese neuartigen Aramidlamine, die es in ähnlicher Ausführung von drei Herstellern gibt, sicherlich nicht für die H-Jolle entworfen wurden. Werbefotos zeigen Regattaboote ab der Größe einer J80 oder einer First 407 an aufwärts. Boote, auf denen ganz andere Kräfte an den Segeln zerren.

Das zeigt auch gleich die Grenzen des Materials nach unten auf. Eine Fock mit einem Unterlik kürzer als rund drei Meter bringt auch mit der leichtesten Qualität des Laminates keinen Vorteil mehr. Beim Großsegel gehts bis zum 505er runter.

FAZIT

Ein halbes Jahr von der Entscheidungsfindung bis zur ersten Probefahrt haben Design und Herstellung des ersten Segels gebraucht. Viel Mühe und Aufwand und auch Finanzmittel für einige Laminatsegel. Der Gang dahin war etwas steinig, hat sich aber gelohnt. Es ist jetzt ein Weg gefunden, der die wirtschaftliche Herstellung erstklassiger Laminatsegel in Kleinstückzahlen zuläßt.

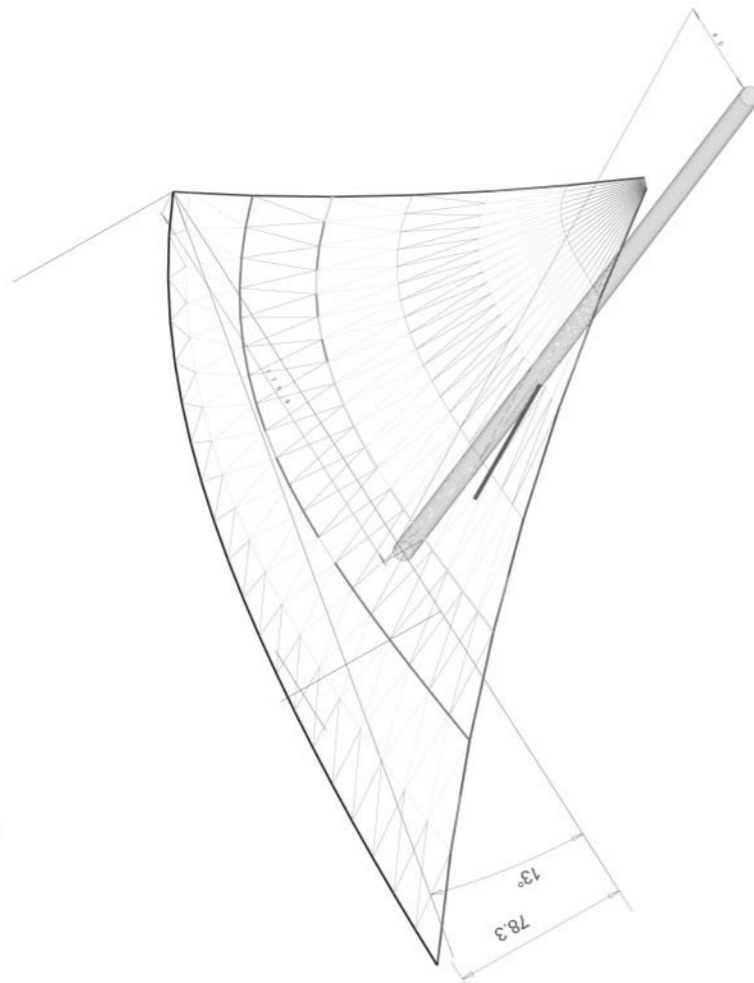
Wirtschaftlich auch für uns Segler, da dieses Material zumindest im Regattabetrieb eine größere Standzeit hat als die weißen Segel.

DIE KLASSENVEREINIGUNG

weiß noch nix von ihrem Glück. Der Antrag auf Zulassung für die neuen Materialien wird jetzt erst formuliert. Die Erkenntnisse der ersten Saison sollten auf jeden Fall berücksichtigt werden. Die früheren Vorbehalte gegen Laminatsegel sind aufgrund der durchweg positiven Erfahrungen mit den neuen Materialien überholt. Am allermeisten das Kostenargument. Zugegebenerweise gab es bis jetzt kein Angebot von Laminatsegeln für H-Jollen am Markt. Was sich gerade ändert.

DER IMAGEGEWINN

wurde noch gar nicht erwähnt. Selbiger ist heftig. 2007 war meine Jolle ein eher exotisches Gefährt mit einem brauchbaren Segler. Heute zählt die Kombination zur seglerischen Avantgarde auf dem See. Und was eine H-Jolle ist, weiß jetzt jeder, der auf unserer Banane segelt. Und erkennt die Jolle durch das Segel auch jederzeit wieder.



Im Gegensatz dazu steht der schleichende Imageverlust bzw. das Auslassen eines Imagegewinns der H-Jollengemeinde durch den Verzicht auf moderne Segelmaterialien.

Der Kalb-Riss auf der diesjährigen Boot hätte mit nagelneuen, goldgelben Kevlartüchern eine ganz andere Resonanz hervorgerufen, als mit den üblichen weißen. So wars halt ein weiteres Segelboot im Reigen hundert anderer.

Aber nichts währet ewiglich, und wenn die Zeit gekommen ist, dann ist sie da. Zumindest für ein kleines Boot aus Essen, dessen Besatzung sich ab dieser Saison an Groß- und Focksegeln aus Ara-

mid delektieren kann und darüber sicherlich nicht unglücklich ist.

M. Eigen

Bildnachweis: www.marionweinberg.de

Lars Passchier

Segelhosen für KV-Mitglieder

Lars Passchier H669 bietet für KV-Mitglieder eine neu entwickelte Bordhose mit KV-Stick für 66,50€ statt 79,90€ an. Interessenten wenden sich bitte direkt an Lars: Lars.Passchier@pmh-textil.de, Tel. 04106/809240

Segelhose nicht nur für Talente!

Ganz neu auf dem Markt der Segelbekleidung steigt zur Saison 2009 die Marke „Gullmore Sailing Gear“ ins Geschäft ein. Mit ihren Wurzeln in der Outdoor-Bekleidung hat die Firma P.M.H aus Quickborn bei Hamburg eine Segelhose, in kurz und in lang, entwickelt die nicht nur durch ihr gutes Preis-Leistungsverhältnis überzeugt. Die gesammelten Erfahrungen des Unternehmens aus dem Outdoorbereich, gepaart mit den Erfahrungen der Jollen- und Fahrtensegler im Stab von P.M.H, flossen in die Segelhose für Damen und Herren ein.

UV-Lichtbeständig, schnelltrocknend durch innovative Fasern, wärmeregulierend, schmutz- und wasserabweisend durch eine Teflonbeschichtung sowie eine gute Passform überzeugen sowohl bei der Gullmore-Hose (Euro 79,90), als auch bei der Bermuda (Euro 59,90).

Bei Sammelbestellungen aus Vereinen sinkt der Preis um 20% für Vereinsmitglieder auf € 66,50 bzw. € 49,90 für die Bermuda.

Gern lassen wir Ihre Hosen auch mit Ihrem Vereinsstander besticken.

Übrigens sucht die Firma P.M.H. noch junge Segeltalente, die das Unternehmen mit Jacke und Hose unterstützen möchte.

Bewerbungen bitte an: P.M.H- Textilproduktion GmbH & Co.KG, Borsigkehre 1, 25451 Quickborn, Tel.: +49 4106 809240, Fax: +49 4106 8092429. www.pmh-textil.de



Angebote formverleimt

Kotherbau, formverleimt, Bj. 1984, sehr gepflegt, Segelnr. 835, Straßenhänger
 Techau TÜV 2010, 2006 FrickeDannhus lackiert, Vollpersenning, Segel
 gebraucht, 2 Spi's, 2 Spibäume
 VHB EUR 10.500.
 Angebote bitte per Mail an: JCFaerber@aol.com

Erfolgreiches Regattaschiff aus Altersgründen abzugeben.

Segelnummer: H-2028
 Baujahr: 06.1994
 Werft: Bergner und Fuchs
 Heimathafen: Zeuthener Yachtclub e.V.
 Komplette Regattausrüstung:
 2 Stand Segel, 2 Stand Segel, 2 Spinnacker, 1 Oberpersenning, 1 Slipwagen,
 1 Bootsanhänger mit Stauraum

Komplettpreis : 10550,- €

E-Mail: sirkorutz@t-online.de

H 2004 Kalb-Riss, Bergner& Fuchs, ca.1993, vom Bootsbauer überholt, Segel mehrfach, Liege-
 u. Transportpersenning, Carbon-Rigg-Ruder-Schwert, Beschläge sind von Harken, Harbeck-Trailer
 mit Slipwagen, schöner Zustand, Preisvorstellung 11900€ VB
 Kristian Eder: edenta@gmx.de

Angebote ALT-H-Jolle, Holz Rigg

Alt-H-Jolle „H 511“
 Das Boot wurde 1961 im aufgeplankten Rumpf (Mahagoni) von der Bootswerft Reinhard
 Sabin in Lemförde/Dümmer und in Deck und allem anderen in der Eigenbau-Gruppe des
 SC Clarholz (SCC, heute: Dümmerlohausen), Erst-Eigner: W.Venherm, Rheda i. Westf. fertiggebaut
 worden. Das Boot ist ein schneller Gleiter, nach dem Miglitsch-Riß konstruiert., und wurde etwa um
 1970 von meinem Vater erworben und fährt seitdem in unserer Familie. Das Groß ist hochgetakelt und
 durchgelattet, wie es sich für die Nachkommen von Bruno Vogelhaupt („Lattenbruno“) geziemt.
 Komplettpreis: 2.000.00 € (VHB).
 Roland Vogelhaupt: roland@vogelhaupt.de

Alt-H-Jolle H 119 (BDS Nr.), Eiche
 Baujahr: 1951 bei H. Oberländer (Schwerin)
 L: 6,20 m; B: 1,95; Stahlschwert und Ruderblatt 2 Großsegel und 2 Genua, Persenning.
 Die Jolle ist komplett und segelklar. Liegeplatz z.Zt. Plau am See (Mecklenburg)
 Die H 119 ist eine von ursprünglich 4 Schwesterschiffen, die Anfang der 50 Jahre in Schwerin zum Re-
 gatta segeln gebaut wurden. Schwertkasten und Rigg wurden vor ca. 30 Jahren erneuert. Das durchge-
 lattete Segel ist 7 Jahre alt. Mit der Jolle wurde mehrfach die Schweriner Oldtimer und Holzbootregatta
 gewonnen. VHB: 2000 Euro E-mail: stephan.poppe@berlin.de

Gut erhaltene H Jolle H 351 Baujahr 1954 VEB Yachtwerft Berlin Köpenick Mahagoni auf Eiche,
 Blitzschnelles Schiff, Edelstahlschwert, Ruderanlage Alu, Mast aus Spruce, Rollfockanlage, 2 Großse-
 gel, Genua, Normalfock, Paddel, Fender, Lenzventile Schwertkasten wurde erneuert. Alle Fallen lassen
 sich vom Cockpit aus bedienen. Das gesamte laufende und stehende Gut in Topqualität, Das Boot ist
 komplett und segelklar, Besichtigung Potsdam / Berlin Wannsee möglich. Zu dem Boot gehören kein
 Trailer und kein Motor. 0172 4772051 Preis: 2500€
 Unter www.wassersport-stahlbrode.de gibt es Filme von dem Boot!

zu verkaufen:

Alt-H-Jolle, ca. 1938, Mahagoni auf Eiche, Holzrigg mit festem Vorstag, gesund, neuer Schwertkasten,
 ohne Segel, braucht neuen Lack; aus Zeitgründen zu verkaufen. Preis VB. Kontakt unter bloch@ortho-ostertor.de

Angebote Kunststoff

H - GER 740 „HIMMELSGEIGE“

Werft Wilhelm Kother, Krefeld, Baujahr 1977
 Rumpf GfK, Deck GfK-Sandwich.
 Sehr überkomplett ausgestattet mit:

2 Masten RECKMANN, 1 Großbaum RECKMANN, 2 Großsegel RAUDASCHL, NORTH - alt -
 3 Genua 9, 10, 11 qm RAUDASCHL, NORTH - alt -, 1 Spinnaker 28qm BEILKEN - alt -,
 1 Großsegel BRÜDERSEGEL - neuwertig -, 1 Genua 11 qm BEILKEN - neuwertig -
 1 Spinnaker 36 qm BEILKEN - neuwertig -, 2 Schwerter, 1 Ruder aufholbar, 1 Ruder fest,
 1 Spinnakerbaum, 1 Kompass SUUNTO, 1 Slipwagentrailer 650S HARBECK mit Tüv

Meßbrief und Internationaler Bootsschein vorhanden
 Jörn Cordbarlag

Mobil 0172/410 69 04
 email info@bullenjan-nord.de

H-Jolle 1122 zu verkaufen,
 das Boot ist Baujahr 1975, hergestellt in Berlin. Also eine BDS- Jolle mit Kunststoffrumpf, Holzdeck,
 Alumast usw. Wie schon gesagt, ist das Boot segelfertig und wird aus gesundheitlichen Gründen
 verkauft. Dazu gehören eine große und eine kleine Genua, Spinacker, Trapezhose und alles was man
 so braucht. Des Weiteren natürlich ein Trailer mit gültigen TÜV. Die Rumpffarbe ist rot, Bilder habe ich
 leider nicht, aber das Boot kann natürlich nach Rücksprache besichtigt werden. Als Preis schweben mir
 für alles 1500 € vor.

Bei Rückfrage bin ich ab 20.00 Uhr unter der 0172-3930993 zu erreichen.
dirk-apel@gmx.net

H 2010, Bj. 93, 2005 neuer Doppelboden, 2005 neues Deck, Carbon Rigg Super Spars 2005, Beschläge
 komplett erneuert 2005, ca. 190kg, komplett Moritz Segel 2005/06/07, Ober- und Unterpersenning 2005,
 2 Ruderanlagen, 2 Schwerter, Slipwagen, 7500,-€,

Ulf Priewe: b 02859/170204, p 02859/901990

H-JOLLE zu verkaufen,
Länge 6,20 Breite 1,95, Bootsjahr 1974, Großsegel und Fock neu 2005, inkl. Spi. Trapaez neu installiert, neuer Glasfasermast, Werftgepflegt, unsinkbarer Doppelboden, wandersegeltauglich, dichtigkeitsgeprüft 2007 inkl. Trailer TÜV 2008, Liegeplatz an der Alster in Hamburg

Kaufpreis 4750,00

Sybille Naether

Schenefelder Landstr. 173

22589 Hamburg

Tel. 040-8704244 oder Handy: 0175,3502014

s.naether@web.de

Angebote Vollholz/flexibles Rigg

Zu verkaufen

Gut gepflegte hochgetakelte H-Jolle, Eigenbau H. Pade, Baujahr 1960 Mahagoni-Rumpf mit GFK überzogen, Messbrief vorhanden, Segelnummer 491, segelklar Umfangreiches Zubehör:

1 Großsegel, kleines Groß (1/2), 1 Genua (ca. 10 m²), 1 Fock (ca. 5 m²), 1 Sturmfock (ca. 3 m²), Anker, Paddel, Fender und Festmacher, Trapez, Vollpersenning. Trailer (Eigenbau, nicht zugelassen), Stahlschwert und Holzpinne (nicht schwenkbar). Preis VHB 1.200,00 Euro Zu besichtigen in 24972 Steinberg-haff/Ostsee, Seglergemeinschaft Steinberg-haff eV. Bruno Ernst, 0160-9761228

H 38 Eigenbau aus Zeuthen Bj. 1961 Abmessungen: 6,20 x 1,88 m Erstbesitzer und Bauherr : „Mäuschen“ Barthel, original Messbrief vorhanden Segelklar, familienfreundlich und schnell Mast und Baum in 2006 überholt, altes Stahlrigg überarbeitet und durch Niro ersetzt Laufendes Gut, Rollen, Klemmen, Großsegel und Rollfock in sehr gutem Zustand Mehrfarblackierung, leichte Ruderanlage, Trapezeinrichtung, Mastlegevorrichtung Rumpf teilweise und Deck vom Profi mit GFK überzogen Trailer mit TÜV, 4 PS Evinrude Außenborder (ca. 60 Betriebsstunden) Inclusive Zubehör und Persenning

Preis: VB 3.800,- EURO

Kontakt: Uwe Conrads, Solingen Tel.: 0212 / 811514, E-mail: speed.mail@gmx.de

H-Jolle 575 aus Mahagoni zu verkaufen. Werft: Fricke, Baujahr:1967, Länge:6.40, Breite:1.88 Komplet überholt 2003, neues Sperrholz Deck, neuer Unterwasseranstrich, Groß und Genua von 2004, Spi und Fock vorhanden, Rollanlage unter Deck, Schwert und Ruder aus Niro, Strassentrailer, segelfertig und in top Zustand 4000,- Euro. Tel. 01703125811 E-Mail: ch.becker79@web.de Christian Becker

Holzjolle, Baujahr 1958, Abmessungen 6,20 x 1,90 m. Segelnummer H 358. Hersteller ist die Fricke-Werft, Lembrück (Dümmer). Schwert und Ruderblatt hat der Vorbesitzer gegen eine leichtere Variante ausgetauscht, es sind jedoch alle originalen Teile vorhanden. Zugehörig ein Satz Segel einschließlich Spinnaker sowie ein Satz älterer Segel. Ferner gehört der passende Trailer dazu. VB: 2.000,- €

Angebote Zubehör

Hallo H-Jollis !

Ich habe kürzlich eine unser beiden H-Jollen verkauft. Der neue Besitzer wollte das GFK-Schwert, welche ich aus Gewichtsgründen angefertigt hatte nicht haben. Somit steht es zum Verkauf. Es ist für eine Alt-H-Jolle H121 (Grunewaldriss) angefertigt worden und ist 17,3 mm dick. Gewicht 17 kg.

Wenn sich jemand dafür interessiert kann ich eine bemaßte Zeichnung per e-Mail schicken.

E-mail: klausarndt@gmx.de

Zu verkaufen:

505er-Spi, Speed Sails 18 m², von 1996, guter Zustand, nur auf 4 Regatten gesegelt,

Farbe: Magenta-Türkis

Katharina Menge, Tel.: 0151-50853509

Hebe-Anlage mit passenden Auflagen für Kalb-Riss von Bergner.

Siehe beiliegendes Bild unter www.h-jolle.net.

Festpreis Euro 500,- Udo Klempt-Gießing: 05221-51506 oder 0173-2138653

Segel zu verkaufen:

Genua 1 von 1D-Sails, 2,5 Saisons nur auf Regatten gesegelt

tobias.bartels@h-jolle.net oder 0172/2129450

Achtung Alt H-Jollen

Verkaufe: 505er Spi ca. 22qm von 2004 nur bei wenig Wind auf der Alster benutzt.Segelmacher: Hill

Farbe: Dunkel-blau Tuch: Silikonisiert Zustand: gut, wenig gesegelt, professionelle Reparatur im Kopfbereich. Preis: 320,- Jürgen Anton: j.anton@a-c-n.net Handy:0171-2024663

Trailer schmale Ausführung für H-Jolle bis 750 kg und andere Boote 700.00€

Trailer flache Ausführung für H-Jolle für 100 km/h Zulassung 1000.00€

Seifert Heiko, 01729039645 Vorliek Großsegel= 6,85m; Maß J = 1,32m; Mastfuß ca. 8 x 8 cm.

Gesuche

Suche gebrauchtes Großsegel für H-Jolle, Mastliek ca. 6,60 m (Tauwerk), Baumliek 3.10 m, möglichst keine durchgehenden Segellatten. e-mail: kitty.harry@redlichs.de

Suche Holzmast/ Rigg für H-Jolle (BJ.19 50), e-mail: martinschymanski@aol.com

Suche Alumast mit Doppelsaling, Babywanten, John Sykes, Tel. 06233/68980 (abends).

Suche für meine H-Jolle (H-655 von Kother) einen gebrauchten Spinnaker und einen Spinnakerbaum. Steffen Heerwagen, e-mail: steffen.heerwagen@onlinehome.de Tel. 03647/415346

Suche für eine moderne H-Jolle (Kalb Riß, H 2017) einen gebrauchten Aluminiummast und eine Klapp-deranlage. Stefan Hecht, e-mail: StefanHecht@t-online.de Tel. 0385 / 7451761; Fax 0385 / 7451762

Suche Holzmast/Rigg für H Jolle. Tel. 0172 4772051 contact@prokult.de

Suche für die Rekonstruktion unserer H-310(H-31) Beschlag , mögl.verzinktes Eisen , für festes Vorstag oder komplettes Bein , Länge ca 6,0m für H-Jolle mit Gaffeltkelung.Gerne auch mit passender Fock und oder Genua. Michae Schilling klaus-michael.schilling@web.de

Suchen gebraucht Fock / Genua 3 für H-Jolle (Kother Werft Krefeld).

Tel: 0234/3252779 oder Mail: ckrinke@t-online.de

Suche GFK H-Jolle, Thomas Schnieder, thschnieder@gmx.de

Deutsche H-Jollen-Vereinigung e.V.

Ansprechpartner

1. Vorsitzender	Wilfried Schomäker Kleine Wehe 17 26160 Bad Zwischenahn	Tel. p 0 44 03/5 97 50 b 0 44 08/9 27-2 00, Fax: -207 e-mail: Wilfried.Schomaeker@h-jolle.net
Stellv. Vorsitzender/ Wandersegeln	Ditmar Meusel Marktstr. 8 31832 Springe	Tel. p 0 50 44/15 13 b 0 51 21/1 70 98 42 e-mail: Ditmar.Meusel@h-jolle.net
Techn.Obmann/Regattazentrale	Florian Stock Ziesauer Weg 38 39619 Schrampe	Tel. p 03 93 84/2 70 99 b 03 93 84/25 08 m 01 70/9 03 73 21 e-mail: Florian.Stock@h-jolle.net
Schatzmeister	Rainer Berg Heinrich-Diers-Straße 17 26188 Edwecht/Friedrichsfehn	Tel. p 0 44 86/9 20 3 71 m 01 75/9 05 30 79 e-mail: rainer.berg@h-jolle.net
Alt-H-Jollen/Traditionspflege	Michael Krieg Löja 6 23715 Bosau	Tel. m 01 60/91 94 58 40 e-mail: Michael.Krieg@h-jolle.net
Schriftführer/Verklicker- Redaktion	Tobias Bartels Wildenbruchstr. 56 40545 Düsseldorf	Tel. p 02 11/44 51 00 b 02 11/94 85 90 e-mail: Tobias.Bartels@h-jolle.net
In den Revieren		
Berlin	Dr. Joachim Blaurock Lindenallee 4 15738 Zeuthen	Tel. p 033762 / 820770 b 030 / 809797-0 e-mail: achim.blaurock@h-jolle.net
Düsseldorf	Tobias Bartels Wildenbruchstr. 56 40545 Düsseldorf	Tel. p 02 11/44 51 00 b 02 11/94 85 90 e-mail: Tobias.Bartels@h-jolle.net
Zwischenahn/Dümmer	Ulf Burmeister Mastenweg 43a 26160 Bad Zwischenahn	Tel. p 0 44 03/62 68 84 b 0 44 03/44 11 e-mail: Ulf.Burmeister@h-jolle.net
Hamburg	Peter Rehren Steinwegskoppel 10A 22359 Hamburg	Tel. p 0 40/6 01 86 95 m 01 51/14 75 21 71 e-mail: Peter.Rehren@h-jolle.net
Alster	Klaus-Jürgen Steinbeck Hans-Mahler-Strasse 11 22309 Hamburg	Tel.: p 0 40/6 31 94 64 m 0162/1063369 e-mail: klaus-j.steinbeck@h-jolle.net
Kiel/Ostsee	Stefan Kriebel Kieler Str. 122c 24119 Kronshagen	Tel. p 04 31/33 60 21 m 01 60/5 54 58 33 e-mail: Stefan.Kriebel@h-jolle.net
Steinhude	Thorsten Gaubisch Graf-Erpo-Str. 13 31515 Wunstorf	Tel.: p 0 50 31/17 68 25 e-mail: thorsten.gaubisch@h-jolle.net
Schleswig-Holstein	Michael Krieg Löja 6 23715 Bosau	Tel. m 01 60/91 94 58 40 e-mail: Michael.Krieg@h-jolle.net
Arendsee	Christian Stock Gewerbegebiet Ost 8 39619 Arendsee	Tel. p 03 93 84/9 20 3 9 b 03 93 84/25 08 m 01 70/9 01 84 35 e-mail: christian.Stock@h-jolle.net
Süddeutschland	Reiner Herget Am langen Bach 10 89269 Vöhringen	Tel. p 07306/923550 m 0171/6545145 email: reiner.herget@h-jolle.net
Schweiz/Bodensee	Claudine Koellmann Schoorengasse 4 CH-8802 Kilchberg	Tel. 0041 (0) 43 810 81 03 e-mail: claudine.koellmann@h-jolle.net

Deutsche H-Jollen Vereinigung e.V.

Vom DSV anerkannte Klassenvereinigung

Korrespondenzanschrift: Rainer Berg
Heinrich-Diers-Straße 17
26188 Edwecht/Friedrichsfehn

Beitrittserklärung

Hiermit erkläre im meinen Beitritt zur
Deutschen H-Jollen Vereinigung e.V.

ab: _____

Name: _____

Bootsname: _____

Vorname: _____

Werft: _____

Straße: _____

Mitglied des Vereins: _____

PLZ, Wohnort: _____

Segelrevier: _____

Telefon: _____

Bootsnummer: _____

e-mail: _____

Baujahr: _____

Geburtsdatum: _____

Aktiver Segler: ja nein

Der Jahresbeitrag beträgt **39 €** und ist jeweils bis zum 30. Januar zu zahlen.
Bei Erteilung einer Einzugsermächtigung beträgt der Beitrag **35 €**.

Bar bezahlt am: _____ an: _____

überwiesen auf Konto: _____
DEUTSCHE H-JOLLEN VEREINIGUNG e.V.
OLB Rastede (BLZ 280 226 20)
Konto-Nr. 160 18 56600

Durch meine Unterschrift erkenne ich die Satzung der Klassenvereinigung an.

Ort und Datum _____

Unterschrift _____

Einzugermächtigung

Bankverbindung

Name: _____

Bank: _____

Vorname: _____

Konto-Nr.: _____

Straße: _____

BLZ: _____

PLZ, Wohnort: _____

Telefon: _____

Hiermit ermächtige ich die Deutsche H-Jollen-Vereinigung e.V. bis auf Widerruf,
meinen Mitgliedsbeitrag bei Fälligkeit von meinem Konto einzuziehen

Ort und Datum _____

Unterschrift _____



Deutsche H-Jollen Vereinigung e.V.