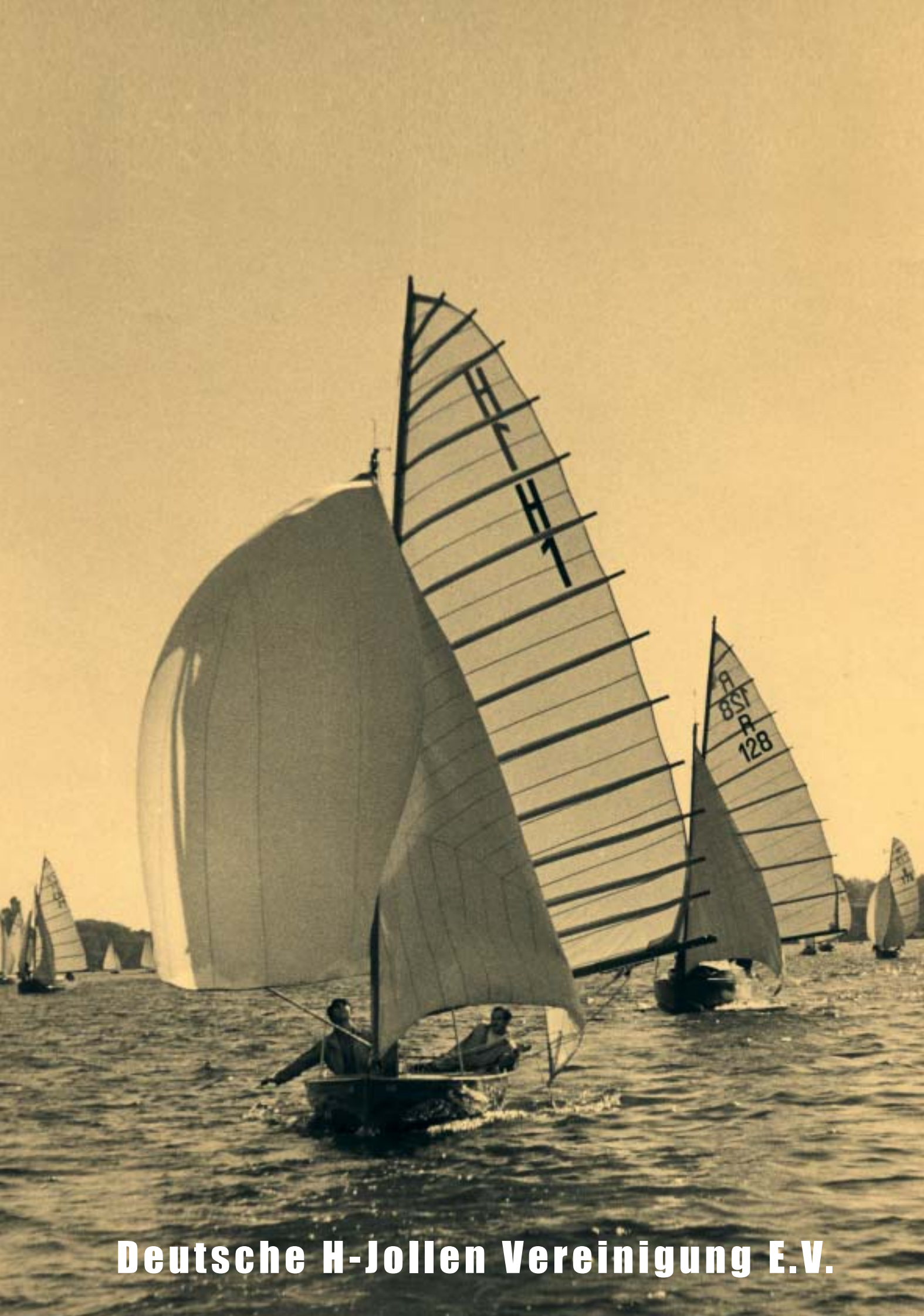




Verklicker

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



Deutsche H-Jollen Vereinigung E.V.



**Terminplan 2004, Berichte 2003
Einladung zur Hauptversammlung in Plön
Deutsche Meisterschaft 2004 in Schwerin**



Terminkalender 2004				
Veranstaltung	Club	Ort	Datum	Faktor
Schlosscup	PSV	Plön	01./02.05.	1,40+
Frühjahrsregatta	ZSK	Zwischenahn	08./09.05.	1,15+
Blaues Band	WSV	Berlin	15./16.05.	1,30+
Sonderregatta	DJC	Berlin	22./23.05.	1,15+
Pfingstregatta	SCA	Arendsee	29.-31.05.	1,45+
Traditionscup	PSV	Plön	05./06.06.	1,15+
Koboldpreis	NRV	Hamburg	12./13.06.	1,15+
Ratzeburg Cup	RSV	Ratzeburg	19./20.06.	1,15+
Dümmer Woche	SVMÜ	Dümmer	26./27.06.	1,15+
Zeuthener Woche	ZYK	Berlin	03./04.07.	1,15+
Moorbock Cup	SVG	Steinhude	03./04.07.	1,15+
Baumkuchenregatta	SCA	Arendsee	10./11.07.	1,15+
Schinkenbrett	ZSK	Zwischenahn	17./18.07.	1,40+
Blaues Band	SCA	Arendsee	24./25.07.	1,00+
Int. Deutsche Meisterschaft	SSV	Schwerin	11.-15.08.	1,60+
USA - Pokal	SCA	Arendsee	21./22.08.	1,30+
Alsterpokal	HSC	Hamburg	28./29.08.	1,15+
Feuerzangenbowle	HYC	Steinhude	04./05.09.	1,40+
Traditionscup	PSV	Plön	04./05.09.	1,15+
Seglerhauspreis	VSAW	Berlin	11./12.09.	1,40+
Bootscup	DSCU	Düsseldorf	18./19.09.	1,30+
Kehraus	ZYC	Berlin	25./26.09.	1,30+
Sturmlaterne	ZSK	Zwischenahn	09./10.10.	1,00+

Bootsausstellungen:

Düsseldorf 17.01. - 25.01.2004
 Friedrichshafen 18.09. - 26.09.2004
 Hamburg 23.10. - 31.10.2004

Regattaservice

Der Regattaservice der Klassenvereinigung hilft bei allen Problemen im Zusammenhang mit Wettfahrten. Brauchen Sie Informationen, Aus-

schreibungen, Meldeformulare, Adressen, einen Schotten oder ein Boot zum Chartern, wenden Sie sich an:

Florian Stock, Ziesauer Weg 38
 39619 Schrampe, Tel. p 039384/27099
 b 039384/2508
 e-mail: Florian.Stock@h-jolle.net

Inhalt

Termine 2
Vorwort/Impressum 3
Aktuelles/Nachrichten 4-7
Personalien 8-10
Familiennachrichten 10
Berichte/Ergebnisse 11-28
Wandersegeln 29-37
Bootsmarkt 38-41
Ansprechpartner 42
Antragsformular 43

Impressum

Verklicker

Auflage dieser Ausgabe: 650 Exemplare
 Erscheinungsweise: 3 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.: 02 11/9 48 59-0
 Fax: 02 11/9 48 59 21
 e-mail:info@exakt-medientechnik.de
 www.exakt-medientechnik.de

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

Anzeigenpreisliste 2004

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,-€

Bei Bestellung von 3 Ausgaben
 gewähren wir einen Rabatt von 15%.
 Bestellungen bitte schriftlich unter
 beifügung eines Druckfilms / Datei an
 den Schriftführer.

Anmerkung der Redaktion

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

Vorwort

Das Jahr nähert sich dem Ende und es ist erst ein Drittel der segelfreien Zwangspause vorüber. Für so manchen beginnen aber schon die Planungen für die nächste Saison oder auch die Erhaltungsarbeiten an unseren schönen Schiffen.

Für mich beginnt jetzt die Zusammenstellung und der Aufbau für diesen Verklicker, Routine hat sich noch nicht eingeschlichen und es ist spannend, die ganzen Artikel zusammenzustellen. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz herzlich für die Zusendung der vielen Artikel und Fotos bedanken, die von allen Seiten geschickt werden, auch von Mitgliedern und Revieren, die ich selbst noch nicht kenne oder schon besegelt habe.

Ausserdem möchte ich mich entschuldigen, falls ich Eure E-Mails oder Briefe nicht sofort beantworte, aber das ganze Projekt ist so aufwendig und soll ja auch ein Hobby bleiben, dass eben mal etwas mehr Zeit vergeht. Aber ich verspreche alle Kleinanzeigen und Artikel zu bearbeiten und zu veröffentlichen.

Ansonsten wünsche ich viel Spass beim Lesen dieser Ausgabe und hoffe damit die Wartezeit bis zum Saisonanfang zumindest gedanklich etwas zu verkürzen.

Gerne freue ich mich auch auf Besuch an unserem Klassenstand auf der Bootsmesse in Düsseldorf.

Mit seglerischem Gruß
 Euer Tobias Bartels

Einladung zur Bootsmesse Düsseldorf

Unser Stand auf der Messe Düsseldorf vom 17.01.2004 bis zum 25.01.2004 ist wieder in Kooperation mit der Seglerzeitung auf einem Gemeinschaftsstand in Halle 17.

Es wird noch Standpersonal gesucht: Bitte melden bei Tobias Bartels!!!





Einladung zur ordentlichen Mitgliederversammlung 2004

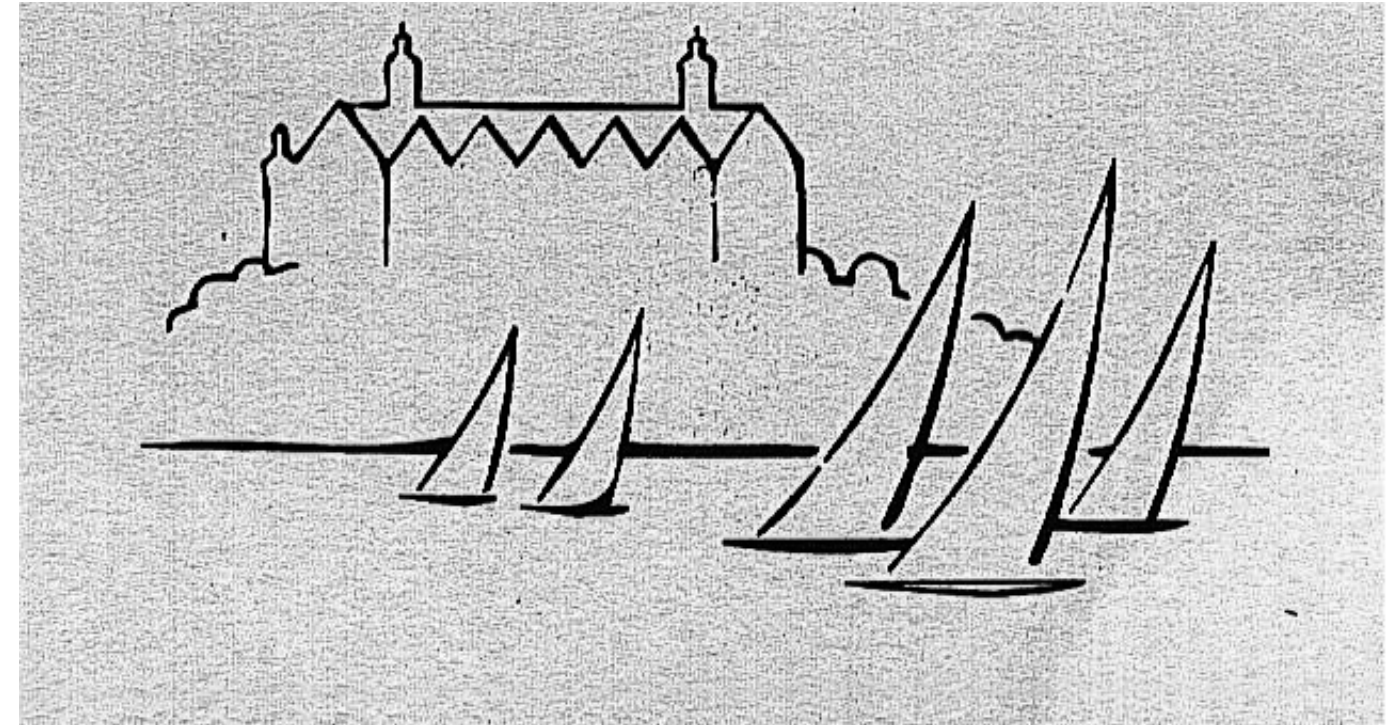
Die diesjährige Hauptversammlung findet in Plön anlässlich des Schlosscup statt. Sie wird am Sonnabend, den 01.05.2004 um 19.00 h im Clubhaus des Plöner Seglervereins, Eutiner Str. 4, 24306 Plön, abgehalten werden. Eine Verschiebung des Beginns muss wegen vorheriger Wettfahrten einkalkuliert werden. Alle Mitglieder werden herzlich um Teilnahme gebeten.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung.
2. Genehmigung des Protokolls der ordentlichen Mitgliederversammlung vom 17.05.2003, wie abgedruckt im Verklicker 3/2003.
3. Geschäftsbericht des Vorstandes.
 - a) Vorsitzender
 - b) Kassenwart
 - c) Revierobleute
 - d) Aussprache zum Geschäftsbericht
4. Bericht der Kassenprüfer, Entlastung des Kassenwartes für das Geschäftsjahr 2003, Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2003
5. Anträge
 - a) Antrag auf Neuauflage der Klassendokumentation von Joachim Ruppert
 - b) weitere Anträge
6. Verschiedenes

Im Dezember 2003
Für den Vorstand

Tobias Bartels
Schriftführer



Alle guten Dinge sind Drei

Der äußerst aktive Regattaleiter im PSV, Klaus Haß, macht's möglich: In der kommenden Saison treffen sich die H-Jollen dreimal auf dem Großen Plöner See.

01. - 02. Mai	Plöner Schloss-Cup	Ranglistenauftakt – Dreiecksregatten
04. - 06. Juni	23. Traditionstreffen	- Kaffeefahrt und "Rennen um die Wurst" - eine Langstreckenregatta (Käpt'n Ferck Gedächtnisregatta) von Plön über Dersau, Ascheberg nach Bosau, Stadtbek und zurück; - zwei Läufe auf dem Traditionskurs des Clubs im Känguruh-Startverfahren
04. - 05. Sept.	1. Traditionskurs-Cup	drei Läufe auf dem Traditionskurs des Clubs im Känguruh-Startverfahren

Vor allem die Regatten im Juni und September sind für diejenigen geeignet, die noch nicht so große Regattaerfahrung haben, eine H-Jolle älteren Baujahres besitzen oder durch das besondere Startverfahren stressfrei auf den Kurs gehen wollen. Die Langstrecke beim Traditionstreffen lässt außerdem Zeit, die herrliche Landschaft der ostholsteinischen Schweiz zu genießen und einmal den gesamten Plöner See kennen zu lernen.

Herzliche willkommen 2004 auf dem Großen Plöner See !





Das Vereinsgebäude 1920

Das Vereinsgebäude wurde 1910 im damals modernen "englischen Landhausstil" (ähnlich dem Schloss Cecilienhof) gebaut; es ist heute noch weitgehend original erhalten und steht unter Denkmalschutz. Ein großer Versammlungs- und Festsaal im Stil des Speisesaals eines damaligen Luxusdampfers (unverändert seit der Errichtung), ein gemütlich-stilvoller Berraum, ein teilbarer Restaurantbereich mit schönstem Wannseeblick und eine allseits sehr geschätzte große Terrasse prägen den Bau.

Am 6. Oktober 1867 wurde der Verein mit 14 Mitgliedern und 8 Booten an den Ufern der Havel gegründet. Er ist nach dem seinerzeit in Königsberg gegründeten Segelclub RHE der zweitälteste deutsche Segelverein. 1877 - mit Gründung der Kolonie Alsen, dem späteren Ort Wannsee - ankerterten die Yachten in der großen Bucht des Wannsees.

1881 wurde das Clubgrundstück erworben und das erste Seglerhaus errichtet, von dem Teile noch heute stehen.

Das 1910 erbaute Clubhaus ist und war zu allen Zeiten der Mittelpunkt eines abwechslungsreichen sportlichen, geselligen und kulturellen Vereinslebens. Dieses Haus zählt zusammen mit seinem rund 10.000 qm großen Wassergrundstück und den Sportanlagen zu den schönsten Clubhäusern Europas. Auf dem Gelände befindet sich eine eigene Bootswerft sowie eine große Steganlage, die Liegeplätze für etwa 250 Boote liefert. Mit etwa 1000 Mitgliedern ist der Verein Seglerhaus am Wannsee einer der großen Vereine im Deutschen Segler Verband. Die Jugendabteilung hat weit über 100 junge Seglerinnen und Segler in ihren Reihen.

Die Ständerfarben sind der damaligen Tradition entsprechend - schwarz/weiß/rot.

Schon vor der Jahrhundertwende erzielten die Yachten des VSaW Siege in internationalen und nationalen Wettkämpfen. Bei der Olympiade 1936 wurde die erste Goldmedaille im Segelsport für Deutschland durch die Mannschaft Bischoff/Weise auf dem Vereinstarboot "Wannsee" gewonnen. 1964 gewann Willy Kuhweide die Goldmedaille in der Finn-Dinghy-Klasse - die zweite Goldmedaille für den deutschen Segelsport. Mitglieder des VSaW haben seitdem zahlreiche Siege bei nationalen und internationalen Regatten errungen.

Das Segelrevier reicht von Spandau über die Unterhavel bis zur Krampnitz. Damit kann eine Strecke von ca. 25 km ohne Mastlegen gesegelt werden. An landschaftlicher Schönheit hat es in Deutschland kaum seinesgleichen; hier liegt nämlich die „preußische Kulturlandschaft“ mit den zum Weltkulturerbe gehörenden drei Landschaftsparks: Glienicke Park mit Pfaueninsel, Neuer Garten mit Schloss Cecilienhof und der Babelsberger Park. Der hygienische Zustand des Wassers ist seit Jahrzehnten einwandfrei und hat Badequalität.

Wintertreffen der H-Jollen

Verein Seglerhaus am Wannsee

Liebe H-Jollen-Freunde!

Das Wintertreffen findet am
Samstag - 17. Januar 2004

in Berlin im *Verein Seglerhaus am Wannsee* statt.

Dazu möchte Euch die KV diesmal alle herzlich nach Berlin einladen!

Anlass dieser Ortswahl ist die Einladung von H-Jollen verschiedener Bauepochen (limitierte Starterzahl + Einladung) durch den VSaW zum „90. Seglerhaus-Preis“ am 11./12. September 2004.

Wir möchten aber allen Freunden unserer Klasse die Möglichkeit bieten, schon mal im voraus den alt-ehrwürdigen Club und seine geschichtlich interessante Umgebung kennen zu lernen.

Der „Seglerhaus-Preis“ - ursprünglich für die J-Jollen - ist die älteste Regatta für Jollen im deutschen Segelsport und wurde viele Jahre nur für eine Klasse ausgeschrieben. Die H-Jollen segelten nach dem Kriege bis in die 60er Jahre um diesen seinerzeit begehrtesten nationalen Jollenpreis. Heute starten neben dem FD, der die H-Jollen ablöste, auch die 470er, 420er und die Laser.

Programm:

- 12.00 Uhr** Treffen am Club (Am Großen Wannsee 22a - 26)
- 12.30 Uhr** Spaziergang am Wannsee- und Havelufer Richtung Pfaueninsel - evt. Schloss Glienicke
- 15.00 Uhr** Kaffeetrinken im Wirtshaus „Nikolskoe“
Rückfahrt mit dem Bus
- 18.00 Uhr** Treffen im Club - Eine Abendkarte ist vorbereitet

Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe:

Hotel Wannseeblick - Tel.: 030/805 00 60

Hotel petit - Tel.: 030/806 91 80



Frontansicht des VSaW heute

Um das Treffen besser planen zu können, bitte ich bis Ende des Jahres um eine verbindliche Anmeldung mit Angabe der zu erwartenden Personenzahl und ab wann sie am Treffen teilnehmen wollen.

Weitere Informationen und Anmeldung:

Michael Krieg - Löja 6 - 23715 Bosau / Tel.: 0160 919 458 40

e-Mail: m.krieg@t-online.de

Anmeldung zum Wintertreffen der H-Jollen Klassenvereinigung am 17. Januar 2004

Ich möchte gern mit ____ Person/en am Wintertreffen teilnehmen.

Bitte ankreuzen

- 12.30 Uhr - Spaziergang (Wannseeufer, Havel Richtung Pfaueninsel, Glienicke)
- 15.00 Uhr - Kaffeetrinken im Wirtshaus „Nikolskoe“
- 18.00 Uhr - Treffen im VSaW

Ort, Datum

Unterschrift

Revier-Nachrichten vom Steinhuder Meer

Von Thorsten Gaubisch

Das neue Jahr hat zwar erst begonnen, aber dennoch haben wir uns schon ein paar Gedanken gemacht, was wir in der kommenden Saison am Steinhuder Meer organisieren wollen.

Bevor die Segelsaison aber richtig losgeht, wollen wir Euch am Samstag, den 31. Januar 2004 zu einer Grünkohlwanderung einladen. Da zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Verklickers die Planungen noch nicht abgeschlossen sind, hier der grobe Ablauf. Wir wollen uns nachmittags an einem zentralen Punkt am Steinhuder Meer treffen, ein paar Schritte zusammen laufen und abends in der Nähe unseres Startpunktes gemütlich Grünkohl essen

gehen. Die Steinhuder Flotte wird wie immer gesondert per Post darüber informiert (also vor erscheinen dieses Verklickers). Sollte jemand vom Steinhuder Meer keine Post von mir erhalten, so liegt das schlicht und einfach daran, dass ich seine Adresse nicht habe. Dann bitte ich denjenigen sich noch mal bei mir zu melden (Adresse: siehe letzte Seite). Falls jemand von weiter weg den Weg nach Steinhude auf sich nehmen möchte, ihr seid alle herzlich willkommen.

Das Segeln wollen wir dieses Jahr auch nicht vergessen und deshalb haben wir unseren Moorbock-Cup dieses Jahr bei der SVG in Großenheidorn untergebracht,

der zusammen mit der Holzboot-Regatta stattfinden wird. Der Termin ist der 3./4. Juli 2004. Es ist geplant, dass wir am Samstag 2 Wettfahrten segeln werden nach Yardstick. Abends wird dann auf dem Gelände der SVG eine kleine "Theken-Regatta" organisiert sein. Am Sonntag besteht für die hölzernen H-Jollen, die vor 1981 gebaut worden sind, die Möglichkeit, an der diesjährigen Holzboot-Regatta teilzunehmen. Bleibt nur zu hoffen, dass dieses Jahr mehr Schiffe vom Steinhuder Meer den Weg zu dieser Veranstaltung finden!!! Also den Termin bitte schon einmal vormerken.





Herzlich willkommen!

Von Michael Krieg

Durch den Wechsel im Vorstand der vergangenen Monate blieben einige Neumitglieder in den letzten Ausgaben unserer Klassenzeitung unerwähnt. Wir wollen aber die Tradition der Vorstellung fortsetzen und möglichst allen bekannt geben, wo sich etwas tut.

Jochen Bartels

Wer die Ergebnisliste des Kobold-Preises aufmerksam studiert hat, wird sich vielleicht über die 2000er-Nummer gewundert haben, die inmitten der drei- und teilweise zweistelligen Segelnummern auftritt. Aber da die H 2069 ein Vollholz-Leistenbau ist, darf die 1989 nach dem BDS-Ernst-Einheitsriss von Jens Christen aus Waren/Müritz als Gesellenstück gebaute Jolle natürlich mitsegeln. Es handelt sich übrigens definitiv um die z. Z. jüngste Vollholzjolle. Jochen Bartels ist mit ihr auf der Alster zu Hause.

Timon Gruber

Timon Gruber ist der Schwiegersohn unseres verstorbenen Hans Lehmann und segelt mit Carola seit einer Saison erfolgreich die Mitte der 50er Jahre nach einem (Theo) Ernst-Riss (Vater von Manfred Ernst) gebaute "Ariel", H 365. (Siehe auch Portrait der "Ariel" in dieser Ausgabe).

Carlos Grethe

Das erste, was bei der in Lärche (herrliches Farbspiel der Holzmaserung im Sonnenlicht) gebauten Jolle auffiel, war der ungewöhnliche, einarmige Jütbaum auf dem Vordeck. Ansonsten bereichert die wohl in den 50er Jahren gebaute H 326 mit Heimathafen HSC die Alster.

Reiner Herget

Die Wege aus dem Süden – Reiner Herget wohnt in Vöhringen – zu den norddeutschen Regattarevieren sind zwar lang, aber für den Besitzer der bei Bergner gebauten H 2030 wohl gerade noch so zu vertreten, um auch mal als "Südlicht", z. B. bei der Meisterschaft am Arendsee, Flagge zu zeigen.

Alexander Holzschuh

Ähnlich weit weg wie der zuvor vorgestellte "Schnellbootfahrer" wohnt Alexander Holzschuh, nämlich in Bamberg. Aber nicht in Anlehnung an die berühmte Statue tut er sich als Reiter dort hervor, sondern er segelt eine wohl in den 40er Jahren gebaute klassische H-Jolle mit Namen "Kelobase".

Britta Hübner

Der Baldeneysee, Heimatrevier der 1976 bei Kother gebauten H 726, war einst ein bekanntes, wenn auch schwieriges H-Jollen-Regattarevier. Wenn es im Herbst um die "Letzten Pötte" ging, war die Spitze der Klasse immer vollständig vertreten und ärgerte sich manchmal mächtig, wenn der Wind von der Villa Hügel blies und man sich unter Spi begegnen konnte oder man wegen des undurchsichtigen Kurses eine falsche Tonne nahm. Das ist lange her. Aber wer weiß, vielleicht ändern sich die Zeiten ja mal wieder und mit Frau Hübner ein kleiner Anfang gemacht.

Dr. Axel Hagen

Zwei Jahre später als die gerade vorgestellte H 726 wurde die H 762 bei Kother gebaut. Dr. Axel Hagen segelt seine Jolle, eine der letzten aus

der Kother-GFK-Serie bevor Dannhus mit der H 766 die breiten Schüsseln baute, auf dem Dümmer. Nebenbei bemerkt: Man stelle sich mal vor - über 30 neue H-Jollen in nur zwei Jahren! Undenkbar Zahlen in heutiger Zeit.

Jan-Hendrik Johns

Noch (?) ohne H-Jolle ist Jan-Hendrik Johns zu Jahresbeginn Mitglied der Klassenvereinigung geworden. Er wohnt in Düsseldorf, wo der Unterbacher See zum Segeln lockt – jenes aufgefüllte Baggerloch (die Düsseldorfser mögen es mir verzeihen!), das einst einen Berliner H-Jollen-Segler zu der Frage verleitete: Einen schönen Hafen habt Ihr hier, wo ist denn nun der See? Dabei waren auf dem See in den 70er Jahren die mit Abstand meisten H-Jollen registriert. Allein zur damaligen Radschläger-Regatta waren im Frühjahr so viele H-Jollen am Start, dass man getrost trockenen Fußes das andere Ufer erreichen konnte.

Dieter Kunz

Zum Jahresbeginn ist auch Dieter Kunz aus Hamm/Westfalen der Klassenvereinigung beigetreten. Vor Jahren infiziert durch die Familie Tauchert/Steinhuder Meer (H 720), Schwiegervater, musste sich Dieter Kunz selbständig machen und erwarb nach mehreren Segelscheinen die H 841, ex Ubbo Friedrich, "Seadust". Den Namen fand der neue Besitzer aber wenig h-jollen-tauglich und taufte die Jolle in Anlehnung an den kleinen König "Kalle Wirsch" (da leuchten die Augen aller Augsburger-Puppenkisten-Fans) und in Anbetracht des flachen und schlammig-sandigen Heimatreviers, Steinhuder Meer, in "Kalle Knirsch" um. Nun wird die Jolle wieder

hergerichtet und soll in der kommenden Saison auch mal auf anderen Revieren vorgestellt werden.

Thomas Loewe

Einer der berühmtesten klassischen H-Jollen aus der DDR der 50er Jahre wird nun auch demnächst auf der Alster in Hamburg zu bewundern sein. Die Rede ist von der 1935 gebauten "Mistral", H 482, mit der Heinz Krüger seinerzeit Meister und Blaue-Band-Gewinner wurde. "Klein, quadratisch, gut!", so könnte man den neuen Besitzer der nach einem Gärsch-Riss bei Bergholz gebauten Jolle in Kurzform beschreiben. Jedenfalls hat "Tommy", wie er eigentlich in Hamburger Segelkreisen nur bekannt ist, Großes vor, hat der Jolle schon ein neues "Rückgrat" verpasst, den Schwertkasten ersetzt und wird nun mit seiner "Herta", so hieß die Jolle nämlich laut vorhandener Original-Vermessungspapiere, noch in den 30er Jahren, ein ernst zu nehmender Gegner in der klassischen Szene sein.

Sirko Müller

Mit dem Segeln begann Sirko 1986 im Opti beim Wassersportverein Buckau-Fermersleben, Magdeburg. Er segelte danach Cadet und Laser. Vor vier Jahren tauchte Sirko beim SC Arendsee auf und ist seitdem ein begehrter H-Jollen-Schotte.

Petra Meusel

Nein, nein, es ist nicht die Frau unseres Zweiten Vorsitzenden und Wanderjollen-Obmanns aus Springe. Frau Petra Meusel wohnt in Fürstfeldbruck und segelt mit Mann Peter und Kindern die gaffelgetakelte ex "Atze", H 741, heute liebevoll "Hase" genannt. Die Jolle ist in der Szene nicht unbekannt: Sie wurde 1939 nach einem Drewitz-Riss privat gebaut und war immer in Berlin beheimatet, bevor

sie in den Süden kam und nun nach einer notwendigen und gelungenen Komplett-Restauration auf dem Ammersee beheimatet ist.

Thomas Mensing

Noch ein Drewitz'scher Riss: Die H 243 – Original Vorkriegsnummer – wurde 1935 bei Schultze in Tegel gebaut. In den frühen 80er Jahren war sie mit Vater Mensing mal in Bosau zu einem (damals) "Alt-H-Jollen-Treffen". Nun hat der Sohn Thomas die Jolle übernommen und wird sie nach einer umfangreichen und langwierigen Überholungsprozedur – sämtliche (!) Spanten wurden erneuert – wohl weiter auf der Ostsee/Fehmarn gesegelt werden. Allerdings liebäugelt Thomas Mensing - er wohnt in Hamburg – auch mit der Alster. Da wäre auch noch Platz ... für die dann inzwischen 23. H-Jolle.

Axel Oetken

"Nomen est omen". "Fetzer" heißt die blaue Bergner-Schüssel H 2065 von Tobias Bartels aus Düsseldorf. Was aber wäre ein ordentlicher Steuermann ohne einen nicht mindestens so ordentlichen Schotten? Wahrscheinlich nur ein halb so ordentlicher Steuermann. Jedenfalls wird die H-Jolle zu zweit gesegelt, und da unser neuer Verklicker-Produzent auch ganz vorn segeln möchte, hat er sich einen jungen (unter 30 !) "Wilden" aus Zwischenahn geholt und mischt nun tatsächlich mit Axel schon weit vorne mit.

Tom Österreich

Der Ratzeburger See ist ein schönes Revier. Für eine H-Jolle allemal. So dachten auch Tom und Evelyn Österreich aus Groß Sarau und schafften sich die 1972 bei Kother gebaute H 619 an. Die gehörte damals einem langjährigen H-Jollen-Mitglied, Dr. K. Misselhorn, vom Berliner SSC Odin/Tegel und war erst die elfte der

damals neu eingeführten von Grunewald gezeichneten GFK-Jollen. Nun wird sie wieder hergerichtet und unter dem Namen "Vulture" die bunte Palette der Ratzeburger Flotte bereichern.

Ernst Rohlfis

Ein unmittelbares Schwesterschiff der eben beschriebenen H 471 ist die auf dem Steinhuder Meer beheimatete und 1963 gebaute H 513 von Ernst Rohlfis. Sie war unter dem Namen "Mückchen" immer auf dem niedersächsischen Revier beheimatet und verstärkt sicher vor allem die Klassiker-Szene auf dem Meer. Vielleicht trailert der in Minden beheimatete Segler seinen Klassiker ja auch mal auf ein anderes Revier.

Jan Snedker

Eine breite Schüssel auf der Elbe. Jan Snedker aus Buxtehude (das ist da, wo der Hund mit dem Schwanz bellt) ist gleich in die Vollen gegangen und hat die 1995 für Frank Mewes aus Düsseldorf gebaute H 2035 gekauft. Man darf gespannt sein, wie er mit der Jolle auf dem teilweise rauhen Revier zurecht kommt.

Heiko Schiller

1991, der Kalb-Riss III war schon zwei Jahre auf dem Markt und hatte sich eigentlich schon als die schnellere Alternative in der Regattaspitze durchgesetzt, da kaufte sich Heinz Franke noch bei Kother einen breiten älteren Riss, die formverleimte und naturlackierte H 2005. Franke ist inzwischen im Besitz eines wunderschönen 30er Jollenkreuzer, den er sich an der Müritz von Jens Christen (siehe H 2069/Jochen Bartels) hat bauen lassen ... und gab seine H-Jolle an den Hamburger Heiko Schiller weiter. Und weil die Müritz ein so schönes Revier ist, kommt sie wohl auch hauptsächlich dort zum Einsatz.





Sascha Schmidt

H 17, eine der berühmtesten BDS-H-Jollen, mit der Lutz Reißmann und Peter Rost in den 80er Jahren mehrmals DDR-Meister geworden sind, wird jetzt wieder aktiv gesegelt ... auf dem bayrischen Ammersee. Der Münchner Sascha Schmidt hat die Jolle zuvor bei Florian Stock am Arendsee wieder fit machen lassen und plant auch den einen oder anderen Besuch auf nördlicher gelegenen Regattarevieren.

Wilfried Staake

Im Frühjahr wurde sie hergerichtet und im August konnte Wilfried Staake aus Winsen/L. dann mit der 1972 von Kother gebauten H 638 die ersten Schläge auf der Elbe absolvieren. Das wird der Jolle mächtig gefallen, denn der "Auslauf" auf dem Unterbacher Revier, wo sie ursprünglich zu Hause war, ist ja nun wirklich nicht so groß. Zwar ging anfangs noch einiges zu Bruch, aber inzwischen scheint man aus dem Größten heraus zu sein und wird – ein Trailer ist schon besorgt – wohl auch andere Fahrtengebiete aufsuchen wollen.

Harald Streicher

Dr. Harald Streicher wohnt in Hamburg. Und weil das so ist, gibt es

auch bei ihm nichts näher Liegenderes, als einen Teil seiner knappen Freizeit auf dem einzigartigen Stadtrevier, der Hamburger Außenalster zu verbringen. So schaffte er sich die gaffelgetakelte H 187 an, eine umfangreich ausgerüstete 1950 bei Rohde in Altenesch gebaute H-Jolle, die u.a. auch durch ihr schönes Stabdeck auffällt. 2004 werden wir es wohl beim Kobold-Preis bewundern dürfen.

Ralf Tiedemann-Börner

Ein "Exot" kam wie Phönix aus der Asche ans Tageslicht und wird nun in der kommenden Saison hoffentlich mal den Abonnementssiegern beim "Traditionstreffen" um den Rose-Pokal, Gerd und Gerlinde Gaubisch vom Steinhuder Meer, ordentlich Paroli bieten: Ralf Tiedemann-Börner auf seiner 1974 bei Fricke gebauten H 695. Ansonsten segelt das in Heidgraben (hinten Harburg) wohnende Neumitglied mit seiner ex "Dinah" auf der Elbe.

Steffen Thiemann

Klassisch ist in. Entsprechend gibt es beim SC Hansa auf dem Ratzeburger See eine Reihe von 20er Rennjollen (Z). Nun ist eine wunderschöne H-Jolle hinzu gekommen, die H 161, die als "Möwe" schon eine ganze Zeit auf dem Revier beheimatet war und

noch vor dem Kriege gebaut worden ist. Leider sind die Herkunft und das Baujahr bisher unbekannt geblieben. Das wird den neuen Besitzer Steffen Thiemann aus Lübeck aber wohl nicht daran hindern, mit seiner Jolle auch mal ein anderes Revier zu besuchen.

Hermann Uhlenbruch

Das hat es selten gegeben. Eine ca.1955 bei Fricke gebaute H-Jolle ist nicht vermessen worden und hat somit auch keine Segelnummer vorzuweisen. Das tut aber nichts zur Sache, man kann auch ohne Segelnummer bestens segeln. Und das tut Hermann Uhlenbruch aus Bochum auch. Und zwar auf dem Kemnader See, wo vor Jahren auch schon mal eine H-Jollen-Regatta stattgefunden hat.

Christian Wurl

Christian Wurl segelte mit der H 425 schon mal eine BDS-H-Jolle. Nun hat der inzwischen in Gerwisch wohnende ex Magdeburger die BDS H 555 gekauft, die als "Wirbelwind" vor allem am Arendsee bekannt sein müsste, gehörte sie doch einst dem "Grauen Wolf", Ulrich Bischoff.

Allen Neumitgliedern nochmals ein herzliches Willkommen !!!

Familiennachrichten

Herzlich willkommen auf dieser Welt:

Jan-Malte Plank

geboren am 21.10.2003

Liebe Silke, lieber Flori,
Herzliche Glückwünsche zur Geburt.

Rheinwoche 2003

Von Gernot Kretschmar, H 558

Die Rheinwoche ist eine viertägige Regatta auf dem Rhein, die jedes Jahr Pfingsten entweder auf dem Niederrhein oder auf dem mittleren Rhein gesegelt wird. Es ist die größte Flußregatta Europas mit über Hundert teilnehmenden Booten aller Art - vom Laser über verschiedene Jollenklassen bis zu diversen Kieljachten. Neben den verschiedenen Klassenwertungen gibt es auch die Möglichkeit, im Yachtstick mitzusegeln.

Dreh- und Angelpunkt der Veranstaltung ist die "MS Siebengebirge", ein Motorschiff, das die Regatta von Anfang bis Ende begleitet: Hier befindet sich das Regattabüro, Eröffnung und Siegerehrungen finden hier statt, ein Regattausrüster hat eine Boutique eröffnet, man kann preiswert Frühstück und Mittagessen für die Regattatage buchen oder nach Karte essen.



Jollensegler können auf dem Oberdeck übernachten oder ihr Gepäck bis zum nächsten Hafen unterbringen. Ein weiteres Angebot der hervorragenden

Organisation ist der Shuttlebus, der jeden Abend zum letzten Hafen zurückfährt, damit die Gespanne nachgeholt werden können. Am ersten Abend gibt es auch eine Fahrt zum Zielhafen, die ich dringend empfehlen möchte, da das Autofahren nach dem Segeln sehr anstrengend ist, und man aus dem Geschehen herausgerissen wird. Ein Bier auf die gesegelte Regatta fällt dann flach.

Die Anreise

am Freitag nach Oberwinter, etwa 20 km südlich von Bonn ist für uns endlich mal kurz, sehr heiß und leider nicht ganz staufrei. Schon am Ortseingang auf der Bundesstraße werden wir empfangen und zum Slippen und Auskranken in Duisburg (!) eingewiesen. Leider gibt es beim Aufbauen einige unschöne Missverständnisse

schnell gelöst und nach einer Stunde ist unser Boot im Wasser und das Gespann geparkt. Wir liegen in der Nähe des Clubgebäudes in der zweiten Reihe zwischen Steganlage und Damm vertäut und werden im Laufe des Abends noch von einigen O-Jollen blockiert, was aber nichts macht, da wir ja doch alle zur selben Zeit weiter wollen. An Land kommen wir über eine BM, die wie die meisten etwas größeren Jollen bewohnt wird. Man ist sehr tolerant. Jetzt erst mal anmelden. Die



"MS Siebengebirge" musste aus dem Hafen in den Strom verlegt werden, da die Generatoren für die Klimaanlage im warmen Hafenwasser zu heiß geworden sind. Das Regattabüro befindet sich im Zentrum des Restaurants. Wir erhalten die Segelanweisungen, Essensbons und erfreulicherweise etwas Geld zurück. Daraufhin gönnen wir uns einen Abendimbiss auf dem Oberdeck. Es ist ein herrlicher warmer Abend und wir sitzen mit Blick auf den Strom und das Siebengebirge. Bald spekulieren wir mit anderen Erstteilnehmern, wie man auf dem Rhein pünktlich startet, wenn - wie im Moment - der Wind zu schwach ist, um sich im Strom zu halten. Da taucht ein bekanntes Gesicht auf. Helge von der Linden, den ich aus Restaurationszeiten kenne, setzt sich zu uns und löst das Rätsel. Es steht natürlich in den Segelanweisungen! Wer zu früh über die Linie - hier die Peilung zwischen

zwischen den Seglern und den Mitarbeitern der Motorboot-Werft, deren Slip wir benutzen dürfen. Das Problem wird aber von den Organisatoren





zwei Pfählen am Ufer – fährt, muss zurück. Ist der Wind dazu zu schwach, muss man Anker und warten, bis entweder der letzte der eigenen Startgruppe vorbei ist oder drei Minuten vergangen sind. Nach weiteren Fachsimpelungen gehen wir zurück zum Boot. Im Clubhaus wird noch gefeiert (nicht von Rheinwocheteilnehmern), leider bis 3.30 Uhr. Wir nehmen uns vor, im nächsten Hafen den Liegeplatz sorgfältiger auszusuchen.

Am Pfingstsonntag,

haben wir als Frühaufsteher die freie Platzwahl zum Frühstück. Trotz Klimaanlage hätten wir vielleicht doch die Schattenseite wählen sollen. Jetzt fehlt nur noch Wind. Aber zunächst die offizielle Eröffnung der Rheinwoche. Als der Redner vom Abenteuer spricht, das jedes Jahr mit zur Rheinwoche gehört, denke ich noch "naja". Aber er sollte Recht behalten. Danach noch ein paar Worte des die Regatta begleitenden Wasserschutzpolizisten, und es kann losgehen. Leider kann die erste Wettfahrt wegen des schwachen Windes nicht gestartet werden. Die meisten nutzen die Möglichkeit, sich nach Mondorf zum Mittagessen schleppen zu lassen. Wir wollen lieber segeln. So richtig wissen wir noch nicht, was passiert, wenn wir aus dem Hafen paddeln und vom Strom erfasst werden. Die Strömung ist doch um einiges stärker als auf unserem Heimatrevier, der Maas. Aber es ist alles halb so wild. Natürlich muss man die Berufsschiffahrt im Auge behalten, aber der Rhein ist deutlich breiter als die Maas und wir können weite Strecken außerhalb des Fahrwassers fahren. Allerdings ist das Boot wegen des schwachen Windes schlecht steuerbar und man muss sehr vorausschauend fahren. Durch die vielen motorisierten Begleitboote fühlen wir uns während der ganzen Regatta sehr gut betreut. Es ist unheimlich heiß, aber das Panorama ist einfach klasse. Das Siebengebirge und Bad Godesberg und Bonn ziehen an uns vorbei,

bevor wir den Hafen von Mondorf erreichen. Hier werden wir vor der Hafeneinfahrt von einem Motorboot in Empfang genommen, auf dessen Bug eine Frau sitzt, die uns mit nackten Füßen in den Hafen schiebt. Der kleine Hafen liegt komplett voll mit den Teilnehmerbooten. Land ist für uns nur schlecht zu erreichen, was aber nicht



weiter schlimm ist. Da die geschleppten Boote schon einige Zeit da sind, heißt es "In einer halben Stunde Start zur nächsten Wettfahrt." Unser Mittagessen bekommen wir später problemlos am Abend serviert.

Jetzt wird es richtig spannend. Der Wind ist auf Stärke zwei bis drei aufgefrischt. Inzwischen wissen wir, dass vor den Häfen eine Nehrströmung steht, in der man sich langsam vorwärts tastet, bis man meint, jetzt passt es zur Startline. Dann raus auf den Strom und los geht es. Der Wind ist herrlich und die Manöver klappen gut. Wir halten uns zwischen zwei Schärenkreuzern, können einen bald hinter uns lassen und liegen auch manchmal vor dem anderen. Aber gegen wen wir in unserer Gruppe segeln, wissen wir nicht. Es wird eine lange, lange Kreuz. Wir haben wenig Gelegenheit, die Landschaft zu betrachten, und kon-

zentrieren uns aufs Segeln. Wie kommen wir am schnellsten vorwärts? Wo ist die Strömung am schnellsten, und ist es in jedem Fall am besten, dort zu segeln, oder ist der Umweg außen herum doch zu lang? Die Geschwindigkeit, mit der wir von Wind und Strom getrieben in der Außenkurve an der masthohen Kaimauer der Wesseling

Raffinerie vorbeifliegen, ist atemberaubend. Da hier der Wind gegen die beachtliche Strömung steht, sind die Wellen beeindruckend. Besonders an dieser Stelle sollen wir auf an- und abliegende Berufsschiffe achten und die Kreuzschläge müssen entsprechend geplant werden. Das Ziel liegt wie immer kurz vor der Hafeneinfahrt. Fahren wir in Ufernähe, um bei dem jetzt etwas schwächeren Wind sicher den Hafen zu erreichen, oder bleiben wir in der Strommitte, wo die Strömung am schnellsten ist? Keine Frage, wir bleiben draußen. Irgendwie werden wir schon rein kommen. Also erst über die Linie und dann Richtung Ufer. Wir verpassen den Nehrstrom und werden einige hundert Meter hinter der Hafeneinfahrt von der Motoryacht "Linda" eingesammelt und in den Hafen geschleppt. Diesmal passen wir auf und liegen genau in der Mitte zwischen den beiden Partys des Abendes, dem

Segelclub und der "MS Siebengebirge". Wir holen unser Gepäck vom Begleitschiff, ich stürze einen halben Liter Apfelschorle runter, und während auf dem Steg das Anlegerfässchen geleert wird, steige ich in den Shuttlebus. Die Aktion dauert etwa zwei Stunden, sodass ich erst zur Siegerehrung wieder zurück bin. In jeder Klasse erhalten die drei Erstplatzierten Sachpreise. Es werden nicht die Segelnummern, sondern die Bootsnamen aufgerufen. Da wir nicht ernsthaft mit einer guten Platzierung rechnen, muss unser Bootsnamen zweimal aufgerufen werden, und erst, als ich meinen Namen höre, schalte ich. Es ist das erste Mal, dass wir eine Wettfahrt gewinnen können, und wir erhalten jeder ein Paar hochwertige Segelhandschuhe. Super!

Pfingstsonntag

gibt es wieder Sonne und Wind. Also alles bestens. Heute Vormittag geht es von Porz nach Hitdorf. Das riesige Regattafeld segelt unter Spinaker durch die Kölner Innenstadt an Dom und Hauptbahnhof vorbei. Ein herrliches Bild. Wir fahren im vor uns gestarteten Feld der Sail Horse, können uns aber nicht weiter nach vorn arbeiten, was wir nach Yachtstick eigentlich müssten. Nach etwa zwei Stunden kreuzen wir gegen Windstärke vier in den Hitdorfer Hafen. Auf der "MS Siebengebirge" gibt es Bockwurst mit Fritten oder Kartoffelsalat zum Mittag.

Bei der anschließenden Steueremannsbesprechung dann der Hammer. Es gibt Sturmwarnung. Böen bis zu 90 km/h werden erwartet. Die Wasserschutzpolizei verbietet jegliches Auslaufen von Sportbooten auf den Rhein. Die Regattaleitung empfiehlt: "Sichern Sie Ihr Hab und Gut, die Eigner kleiner Boote sollten bei ihren Booten bleiben." Unsere "Seeschwalbe" liegt eigentlich schon sehr gut, aber wir spannen zur Sicherheit noch ein paar zusätzliche Festmacher. Inzwischen

hat der Wind um 180 Grad gedreht und weht recht kräftig in den Hafen. Wie wir später erfahren hat die "Siebengebirge" große Schwierigkeiten im sehr engen Hafen zu wenden und in den für sie sicheren Strom auszulaufen. Um nicht auf Grund getrieben zu werden, muss sie zwischenzeitlich Anker fallen lassen. Wir bleiben zunächst beim



Boot und beobachten, wie die Gicht am Bug der Bergfahrer hochspritzt. Als der ganz große Sturm ausbleibt, und der Regen zu ungemütlich wird, setzen wir uns zu einigen anderen Seglern unter ein Zelt und warten. Außer, dass ein abenteuerlich zusammengetäutes Päckchen auf Wanderschaft geht, passiert weiter nichts. Aber die Warnung war nicht unbegründet. In Mönchengladbach wurde ein kleines Mädchen von einem Fesselballon mitgerissen.

Wie es jetzt weiter geht, weiß keiner so genau. Als die "Siebengebirge" zurück in den Hafen kommt, geht alles sehr schnell. Schlepp zum Tagesziel Düsseldorf. Der Hafen leert sich zusehends. Obwohl wir uns denken können, dass man uns nicht zurück lässt, haben wir Angst nicht mitzukommen. Jedes motorisierte Boot nimmt

so viele Boote in Schlepp wie möglich. Wir paddeln ins Hafenbecken und hängen uns irgendwo an. Während des Wartens haben wir schon ausgerechnet, dass ein Schlepp etwa drei Stunden dauern würde. Der Wind hat wieder nachgelassen und die Wolken reißen langsam auf. Es wird wieder gemütlich. Bei belegter Pinne legen wir





entstandene Dunstschleier schaffen eine ganz besondere Atmosphäre. Nach der Fahrt durch die Düsseldorfer Innenstadt mit Fernsehturm, Uferpromenade und Altstadt erreichen wir den Düsseldorfer Yachtclub. Auf den Stegen stehen nass geregnete Vereinsmitglieder und weisen uns den Weg zum Liegeplatz. Till zieht die Persenning über das nasse Boot und legt es trocken, so gut es geht. Ich muss zum Shuttlebus, der heute nach nassen Kleidern riecht. In Porz hänge ich mich an den Convoy der O-Jollensegler, und Gespann hinter Gespann geht es zurück nach Düsseldorf. Das Parken ist hier zum Glück nicht so schwierig wie in Porz. Bis ich dann geduscht bin, ist es 22.00 Uhr. Die Lifemusik packt gerade ein, und die Küche serviert nur noch Suppe. Aber wir sind eh müde und gehen bald schlafen.

Der Pfingstmontag

beginnt mit aufgelockerter Bewölkung und Wind um Stärke drei. Es hat sich deutlich abgekühlt, so dass die Frühaufsteher schon lange vor dem Frühstück in der "Siebengebirge" erscheinen, um sich aufzuwärmen. Für mich ist es eine ungewohnte Erfahrung, nicht der Einzige zu sein, der so früh auf den Beinen ist.

Nach den üblichen Vorbereitungen geht es auf die letzte Etappe nach Duisburg. Zwischendurch schläft immer wieder der Wind ein. Wir hampeln wohl zu viel herum, und schaffen es nicht, die beiden Laser in unserer Gruppe zu überholen. Als wir uns Krefeld nähern, sieht und riecht man die Industrieanlagen. Auch das ist ein Aspekt einer Rheinfahrt, der durchaus seinen Reiz hat. Auch die Berufsschiffahrt nimmt zu. Aber selbst Regattafeld mit den Berufsschiffen ist nichts im Vergleich zur Maas, wenn an einem Wochenende die Motorboottouristen zu den Jachthäfen fahren. Da auch ausreichend Wind weht, ist das Ausweichen kein Problem. Nach dem Ziel

geht es in einen Kanal des Duisburger Hafens. Einen Hafensplan haben wir schon bei der Anreise erhalten, aber wir folgen einfach den anderen Booten. Jetzt folgt der organisatorische Höhepunkt der Rheinwoche. Etwa 100 Boote sollen ausgekrant und auf das dazugehörige Gespann verladen werden. Die "MS Siebengebirge" liegt an einer etwa 12 m hohen Kaimauer mit dahinter liegendem Brachgelände, auf dem die Gespanne geparkt sind. Festmachmöglichkeiten gibt es kaum. Überall liegen und treiben Päckchen und einzelne Boote. Oben steht neben einem Werftkran zusätzlich ein LKW-Kran. Jedes Boot hat bei der Anreise in Oberwinter eine Nummer erhalten verbunden mit dem Hinweis, zu welchem Kran man fahren soll. Eine Kopie der Nummer soll hinter der Windschutzscheibe des Zugwagens liegen, damit das Boot nur gekrant wird, wenn das Gespann zugänglich ist. Nur, unser Gespann steht noch in Düsseldorf, und in diesem Gewühl ohne festen Liegeplatz lasse ich den vierzehnjährigen Till nicht gerne mit dem Boot alleine. Wir finden einen Platz längsseits an einer Segeljacht die an einem Berufsschiff liegt. Beide sind unbemannt, aber was sollen wir sonst machen. Mit etwas Kletterei ist auch Land zu erreichen. Nachdem wir besprochen haben, wie Till das Boot vorbereiten kann, geht er erst mal essen und ich zum Bus. Ich mache mir Sorgen, ob ich die abgelegene Stelle im Duisburger Hafen wiederfinde, verpasse die O-Jollen, kann mich dann aber an ein anderes Gespann hängen und bin - zurück in Duisburg - froh, endlich etwas zu essen zu bekommen. Es ist jetzt etwa 16.00 Uhr, der Parkplatz leert sich sichtlich, und wir beeilen uns, das Boot fertig zu bekommen. Als eines der letzten Boote kommen wir problemlos aus dem Wasser. Das gesamte Auskranten aller Boote hat nur etwa drei Stunden gedauert!

Bei der Siegerehrung liegen wir insgesamt auf dem dritten Platz in

unserer Sechsergruppe. Die beiden Laser liegen vor uns. Zum Schluß gibt es noch einen neuen Sonderpreis für diejenige Person oder dasjenige Schiff, das die Rheinwoche 2003 am meisten unterstützt hat. Er wird unter lautem Applaus der MS Siebengebirge verliehen und stellvertretend dem Kapitän überreicht. Damit ist die Rheinwoche 2003 offiziell beendet. In weniger als einer Stunde sind wir zu Hause.

Fazit: Eine super Veranstaltung, perfekte Organisation und: Ja es war für uns ein Abenteuer, aber trotz einiger angespannter Momente haben wir uns nie in Gefahr, sondern fast immer gut betreut gefühlt. Wir fahren auf jeden Fall noch mal mit, am liebsten in Begleitung anderer H-Jollen jeden Alters.

Außerdem finde ich, dass sich die befahrene Strecke gut für eine Wanderfahrt eignet. Nach Aussage der Rheinsegler findet man auch in der Hochsaison immer noch Platz in den Häfen. Neben den Sehenswürdigkeiten in den kleinen und großen Städten auf dem Weg gibt es auch hier und da die Möglichkeit am Ufer anzulegen oder zu ankern. Wir haben verschiedentlich Zelte und Lagerfeuer gesehen. Allerdings sollte man auf einer Wanderfahrt wenigstens einen kleinen Motor zur Verfügung haben, um auch bei wenig Wind in die Häfen zu kommen.

Weitere Informationen:

WWW.Rheinwoche.org

PS. Auch wenn das Tippen für mich etwas beschwerlich ist hat es mir viel Spaß gemacht das alles noch mal nachzuerleben.

Meisterschaft der Meister 2003

Von Udo Klempt-Gießing, H 2048

Kult muß die Veranstaltung wohl sein, denn das Gefühl dort mitfahren zu können, ist schon sehr speziell. Stolz auf die eigene Leistung, gehöriger Respekt vor den Konkurrenten, gespannte Erwartung, die an Nervosität grenzt, einfach dabei zu sein, Freude und Spaß mit den anderen Seglern. Wie Steini so schön sagte: Da wollte ich immer schon mal mitsegeln!

Naturgemäß findet diese Veranstaltung am Ende der Saison statt, genauer am 25. und 26. Oktober in Hamburg auf der Alster. Das Wetter war recht kühl und auf dem Weg dorthin sah ich in der Lüneburger Heide Schnee liegen. Wir hatten uns am Freitagabend im veranstaltenden Hamburger Segel-Club verabredet, um uns mit unserem dritten Crew-Mitglied und den anderen Seglern auf die Regatta einzustimmen. Das gelang uns in einer sehr lockeren und fröhlichen Runde.

Am Samstag ging es sehr früh los, 8.30 Uhr Steueremannbesprechung! Es wurden 5 Gruppen mit 6 Mannschaften ausgelost, die jeweils 2 Läufe als Fleetrace segelten. Der Kurs war Up and Down; leider hatten wir keine Spinnaker, da die Streamline von Audi gesponsert werden und deshalb die Audi-Ringe im Spi haben, die Veranstaltung wurde aber von BMW unterstützt... So waren die Vorwindkurse nicht so toll, weil ich als Schotte natürlich am liebsten Spi fahre und die Halsen waren dadurch auch eher langweilig. An sich ist die Streamline ein schönes Kielboot mit Foliensegeln und zwei Vorschotern, die beide ins Trapez gehen. Es fühlt sich toll an, wenn man zu zweit im Trapez steht. Bei den Wendungen bedient der vordere

Schotte die Fockschot, während der Mittelmann so lang wie möglich im Trapez bleibt und nach der Wende auch sofort wieder rausgeht, während der Vordermann noch die Schot belegt. Gewöhnungsbedürftig ist für uns H-Jollen Schotten (außer Jakob natürlich), dass es kein Endlos-Trapez gibt, aber es klappte dann doch sehr gut. Der Wind war recht böig und frischte bis 4-5 bft auf. Gegen Abend flaute er dann wieder ab auf teilweise unter 2bft, was uns nicht so lag, am Vormittag war der Spaß doch deutlich größer.

Wir kamen in die Gruppe B, konnten also erst mal zugucken, wie die erste Gruppe segelte. Eine Besonderheit gab es noch in der Ausschreibung, man durfte auch beim Fleetrace erst ins Trapez, nachdem der Startschuß gefallen war. Diese Regel, die eigentlich nur für die Matchraces sinnvoll ist, wurde wohl "aus Versehen" so ausgeschrieben und am Sonntag dann auch gestrichen. Leider fielen ihr sowohl die 20er wie auch die 15er Meister zum Opfer.

Als wir dann endlich im Boot waren, fiel die Nervosität schnell von mir ab. Fleetrace kennen wir ja und wir schafften einen 3. und einen 1. Platz, waren damit Gruppenzweite und für die nächste Runde qualifiziert. Und, man ahnt es schon, unbändige Freude, wir hatten unser Minimalziel, am Sonntag noch dabei zu sein, erreicht.

Umziehen, zugucken und dann der Gedanke, auf die Hanseboot zu gehen, weil es auf dem Steg doch sehr kalt war. Gesagt, getan, wir trafen natürlich auch unsere H-Jollen Vertreter, Michael und Thomas mit Familie.

Plötzlich klingelt das Handy, Terminänderung! Die Platzierungsrennen sollten noch am Samstagnachmittag gesegelt werden, um Sonntag mehr Zeit zu haben. Wir also wieder zurück, umziehen und wieder einstimmen, was gar nicht so einfach war. Im ersten Lauf kamen wir vorm Start nicht in Fahrt, fuhren als letzte los und schafften noch einen vorletzten Platz. Das war natürlich nicht so toll und so konnten wir im zweiten Lauf recht locker loslegen. Wir hatten den besten Start und rundeten auch als erste die Luvtonne. Donald Lippert konnte uns zwar überholen, aber bis zum letzten Faß waren wir zweite und damit auch Gruppenzweite, wie sich hinterher herausstellte. Leider fuhren wir dann auf die falsche Seite und wurden noch von drei Booten überholt, so dass wir wieder fünfte wurden und damit Gruppenletzte. Schade, da wäre noch mehr drin gewesen.

Der Abend wurde dann feucht fröhlich gefeiert und die Kontaktaufnahme zwischen den verschiedenen Mannschaften durch die Gestaltung des Programms sehr gefördert. Diese Abendveranstaltung gehört wohl zum Kult genauso dazu, wie das Segeln.

Sonntag wieder so früh aufstehen. Wir starteten das erste Matchrace um Platz elf, kamen auch als erste los, fanden aber nicht den richtigen Trimm und waren etwas langsamer als Heiko Kröger, so dass wir letztendlich hinter ihm mit zwei Bootslängen Rückstand den 12. Platz belegten. Es folgten die anderen Platzierungsläufe und Round Robin zur Ermittlung der Halbfinals, welche die Mannschaften von Lucas Zellmer und Wolfgang Hunger sowie Donald Lippert und Carsten Kemmling bestritten. Diese





Matchraces waren zum Teil sehr spannend und interessant zu beobachten. Leider war die gefühlte Temperatur doch sehr niedrig und die Plätze auf dem Steg wurden öfter gegen die im Clubhaus getauscht, wo man auch noch einen relativ guten Überblick hatte. Die Finals, die Carsten Kemmling (amtierender Matchrace Meister) beide gewannen, waren wirklich ein Leckerbissen, wobei die Mannschaft von Kemmling im Bootshandling (die Finals wurden mit Spi gesegelt) deutlich im Vorteil war, was ja auch kein Wunder ist, da sie die Streamline ja auch oft segeln.

Die Siegerehrung, die auf der Hanseboot erst um 16.30 Uhr stattfand, war dann nicht mehr so gut besucht, da viele Aktive zwischenzeitlich den Heimweg angetreten hatten. Es ist ja auch ein Problem des Matchrace, dass im Verlauf der Veranstaltung immer mehr Mannschaften ausscheiden. Für mich persönlich sind allein aus diesem Grund normale Regatten wesentlich interessanter. Trotzdem wäre ich am liebsten natürlich auch im nächsten Jahr wieder dabei, aber das haben wohl noch einige andere vor.

Endergebnis

1	Carsten Kemmling, Peter Stein, Claas de Jong	Match Race
2	Dr. Wolfgang Hunger, Holger Jess, Martin Görg	505er
3	Lucas Zellmer, Felix Krabbe, Sten Höpfner	470er Vize EM
4	Donald Lippert, Ralf Goepfert, Philipp Semmer	O-Jolle
5	Tim Kröger, Jan Dabelstein, Nico Jeschonneck	Uca/DCNAC
6	Jörg Saeger, Andreas Gluschke, Jens Schreiber	Pirat
7	Frank Schönfeldt, Maren Hahlbrock, Thomas Gosch	Conger
8	Jörg Gosche, Arne Gosche, Christoph Bock	Hobie Tiger EM
9	Michael Koch, Gunnar Bahr, Ingo Borkowski	Star
10	Jens H. Thiele, Paul Noel, Daniel Sülberg	Laser Radial
11	Heiko Kröger, Philip Barth, Andreas John	2.4mR
12	Uwe Steingroß, Udo Klempf-Gießing, Markus Landgrebe	H-Jolle
13	Niels Christian Schjoeth, Ulrike Firk, Frank Wulfken	IMS 1
14	Klaus Großpietsch, Manfred Richter, Jörg Rüterhenke	Varianta
14	Andreas Kabisch, Susanne Krüger, Kirstin Krüger	Korsar
16	Marcus Baur, Max Groy, Johannes Groy	49er
17	Helmar Nauck, Thomas Flach, Harald Schrade	20qm JK
18	Alexander Baronjan, Ludger Gawlitta, Sören Wallmen	Mistral
18	Sabine Walter, Kathrin Kadelbach, Felix Oehme	470er
20	Marcus Brennecke, Werner Fritz, Matti Paschen	Drachen
21	Robert Stanjek, Alexander Schlonski, Mathias Rieck	Laser
22	Walther Furthmann, Hans Christian Mrowka, Dr. Richard Mühe	Folkeboot
22	Ralf Mackmann, Jörn Richter, Gunnar Goronzi	OK-Jolle
22	Detlef Amlong, Björn Tietjen, Holger Hasleb	IMS 3/4
22	Andreas Labek, Lars Bolle, Markus Müller	Wildcard
26	Georg Backes, Andreas Buss, Andreas Jung	Hobie Cat 16
26	Sebastian Schwill, Karsten Bust, Götz Schäfer	Europe
28	Wilfried Schweer, Bernd Koy, Jakob Schneider	15 qm JK
29	Hinnerk Brüning, Johann Kraus, Thorsten Lüttig	EM IMS 600

Das war Zeuthen oder fast das Ende der Saigelsaison 2003

Von Claudia Bartels

Es war kulinarisch großartig, seglerisch fast perfekt und für uns ein schöner Saisonausklang. Aber nun der Reihe nach:

Am Donnerstag vor dem Tag der Deutschen Einheit machten wir uns auf den Weg von Düsseldorf nach Berlin. Es waren noch nicht alle Ausflügler auf der Bahn, so dass wir nach 4,5 Stunden (ohne Boot) in Berlin Mitte ankamen. Das Segel-Wochenende wollten wir nämlich mit ein wenig Sight-Seeing beginnen. Nachdem wir die Museumsinsel, den Dom, Potsdamerplatz, Gendarmenmarkt usw. abgelaufen waren, sind wir am Samstagmorgen in Zeuthen eingetroffen. Herrliche Herbststimmung und ein schönes Frühstück begrüßten uns.

Für Samstag waren zwei Wettfahrten vorgesehen. Der erste Lauf war kurz und zeigte nur einen kleinen Teil dieses anspruchsvollen Reviers. Tobias Bartels H 2065 ging hierbei als erster über die Ziellinie. Nach Mittagspause mit Suppe ging es nochmal bei schwierigen Verhältnissen über den ganzen Parcours, hier war dann Wilfried Schomäker H 2070, der spätere Gesamtsieger, erfolgreich.

In der Mitte der 2. Wettfahrt rief plötzlich jemand, „Anni lass schon mal heißes Wasser ein, Mäuschen ist gekentert“. Und tatsächlich Mäuschen hatte es erwischt, die Wasserwacht war gleich zur Stelle und hat „Christine“ erstmal aus der Fahrinne gezogen. Alles halb so schlimm, es sah nur etwas dramatisch aus.

Die Damen des Klubs waren

schon den ganzen Tag in der Klubeigenen-Küche damit beschäftigt, das Buffet für den Abend vorzubereiten. Vor dem Abendessen wurde aber noch die Kaffeetafel mit reichlich selbstgebackenem Kuchen eröffnet. Die Männer (Frauen waren diesmal leider nicht am Start) kamen vom Wasser und fielen natürlich über den leckeren Kuchen her. Sie hatten es sich redlich verdient, denn der Wind war recht bockig.

Nach dem Kaffee und dem Verpacken der Boote, verschwand Mann, Maus und Kind und machten sich fein für die Abendveranstaltung.

Pünktlich um 19.00 h wurde in dem schönen Saal des Zeuthener Segelclubs mit der Verlosung der Kogge begonnen. Diesmal hatte es Udo unseren Deutschen Meister erwischt. Udo -als nicht Biertrinker- musste ein Faß Freibier ausgeben, was er auch gerne gemacht hat, wie er mir versicherte.

Nachdem diverse Ehrenpreise verlost wurden, unter anderem an die älteste Mannschaft (Horst Barthel und Uwe Bormann) wurde endlich die Schlacht am kalten Buffet eröffnet.

Es wurde mir schon viel erzählt, aber so eine Vielfalt hatte ich nun wirklich nicht erwartet. Für mich ist es erstaunlich, wie viele Frauen (Männer glaube ich waren an der Essensvorbereitung nicht beteiligt) mit Begeisterung und Freude freiwillig die Speisen zu bereiten haben. Vielen, vielen Dank an die Organisatorinnen und Organisatoren, die von morgens früh bis tief in die Nacht (einige Trunkenbolde konnten näm-

lich kein Ende finden) mit Freude uns Segler bewirtet haben.

Am Sonntagmorgen war kein Wind, Nebelschwaden lagen auf dem See und die Segler krochen aus ihren Kojen, mit und ohne Kopfschmerzen. Die keine Kopfschmerzen hatte, waren enttäuscht und die mit Kopfschmerzen waren froh, das keine Wettfahrt mehr stattfand.



An der Reihenfolge änderte sich nichts und wir machten uns nach einer schönen Siegerehrung mit attraktiven Preisen auf den Heimweg. Leider brauchten wir 7 Stunden zurück aber trotzdem ist es geplant, dass wir dieses Jahr wiederkommen. Wir essen doch so gerne...





Die herzliche Aufnahme im Zeuthener Segelclub, das wunderbare Clubhaus, der Tanzsaal, in dem es noch so schön nach früher roch und die rund um die Uhr fleissigen Seglerfrauen haben eine so nette Atmosphäre geschaffen, dass wir überhaupt keine Lust verspürten, am Sonntag wieder nach Hause zu fahren.

Das Buffet am Samstagabend war sehr lecker, vielseitig und liebevoll gezaubert, kein Partyservice könnte so etwas liefern.

Kehrausregatta 04. - 05.10.2003

Pl	Segelnr.	Name	Club	1	2	Punkte	Platz
1	H 2070	Schomäker, Wilfried Barthel, Tobias	ZSK SCA	3	3,0	1	4,0
2	H 2048	Klemt-Gießling, Udo Hüttermann, Ludger	YSTM SCA	4	4,0	3	7,0
3	H 2065	Bartels, Tobias Oettken, Axel	DHH-RG ZSK	1	1,0	7	8,0
4	H 2011	Stock, Christian Luckas, Ralf	SCA SCA	7	7,0	2	9,0
5	H 2061	Stock, Florian Nettelbeck, Sören	SCA SCA	6	6,0	4	10,0
6	H 2028	Rutz, Peter Rutz, Sirko	ZYC ZYC	2	2,0	10	12,0
7	H 2057	Matznick, Gerd Gührs, Detlef	SVST ZYC	5	5,0	8	13,0
8	H 2036	Bäcker, Andreas Dobrindt, Andreas	SCA SCA	10	1,0	5	15,0
9	H 2034	Mönnig, Mike Bimböse, Bernd	WLS WLS	9	9,0	6	15
10	H 855	Götze, Wilfried Seifert, Stefan	ZYC SCA	8	8,0	9	17,0
11	H 2025	Rehren, Peter Käßmodel, Bernd	BSV BSV	11	11,0	13	24,0
12	H 99	Schütte, Carlo Vormbaum, Stefan	SCA SCA	14	14,0	11	25,0
13	H 2047	Stock, Gerd Schramm, Dietmar	SCA SCA	13	13,0	12	25,0
14	H 2006	Barthel, Horst Bormann, Uwe	ZYC ZYC	12	12,0	dnf	29,0
15	H 1239	Lisken, Manfred Killian, Ralf	DJC DJC	15	15,0	14	29,0
16	H 1590	Buckow, Marcus Ulbricht, Hendrick	VBS VBS	16	16,0	dnf	33,0

Bericht von der Münchner Woche 2003

Von Dieter Kaiser, H-366

Die Münchner Woche hat eine lange Tradition. Bereits vor der (vor letzten) Jahrhundertwende diente die Regatta auf dem Starnbergersee dem Amusement der Wittelsbacher und ihrem Gefolge, bis der Kriegsausbruch das königliche Vergnügen beendete. Die folgenden schlechten Zeiten sorgten immer wieder für Unterbrechungen, bis 1989 von Dr. R. Hummelt (Vizekommodore der Bayrischen Traditionsklassenflotte) eine mutige Neuaufgabe gestartet wurde, die heutzutage wieder fester Bestandteil der bayrischen Regattaszene für alte Holzboote ist.

Wie stets beginnen die Wettfahrten beim Yachtclub Ambach am Samstag des ersten Wochenendes im Juli, anschließend folgt am Sonntag beim Tutzingener Touring Yacht Club der Tutzingener Triangel. Am darauf folgenden Wochenende ist dann am Freitag und Samstag der älteste bayrische Segelverein, der ehemals königlich Bayrische Yacht Club mit dem Goldpokal am Zuge. Den Abschluss bildet am Sonntag wie immer der Münchner Yacht Club mit dem Vidi - Pokal.

Teilnehmen dürfen alle Boote, die vor 1940 gebaut wurden oder alle Schiffe, die mindestens 20 Jahre alt sind und nach Rissen, Bau – oder Klassenvorschriften von vor 1940 entworfen wurden, und die aus Materialien gebaut sind, die vor 1940 Verwendung gefunden haben. Analoge Vorschriften gelten auch für Neubauten.

Trotz dieser einschränkenden Nebenbedingungen liegen die Meldungen seit Jahren bei etwa 80 Booten, in diesem Jahr gab es sogar einen Melderekord von rund 90 teilweise sehr schön restaurierter und gepflegter Traditionsklassen-Holzboote.

Die Bootsklassen reichen dabei vom 1899 gebauten 75 Schärenkreuzer über 35m² Rennjachten, verschiedene Sonderklassen, Nationale Kreuzer, Binnendreißiger/L-Boote, 5m R-Yachten, Z-Jollen, Drachen, Jollenkreuzer bis hin zu den H-Jollen die regelmäßig teilnehmen und zu den kleinsten Booten im Feld gehören – aber nicht zu den langsamsten.

Die schnellste H-Jolle von Kurt Neumeister (H-107), ein Mitte der fünfziger Jahre aus Gabun gebautes Schiff war diesmal nicht dabei, weil noch einige Rumpfschäden vom letzten Herbst zu reparieren waren.

Um dieses große Feld einigermaßen gut organisiert über die Regattabahnen zu bringen, wird bei drei Regatten in zwei getrennten Gruppen gestartet, beim abschließenden Vidi-Pokal gibt es einen Känguruh - Start, der das gesamte Feld gegeneinander segeln lässt. Die H-Jollen starten natürlich in der zweiten Gruppe zusammen mit z.B. 15er Jollenkreuzer und Drachen. Gewertet wird nach einem von der Bayrischen Traditionsklassenflotte festgelegten „Münchner Woche Rennwert“, der sich an den jeweils aktuellen DSV Yardstickwerten orientiert aber zusätzliche Besonderheiten der Schiffe mit berücksichtigt.

Natürlich ist diese Regattaserie auch ein gesellschaftliches Ereignis. Bei jedem der beteiligten Clubs finden entsprechende Veranstaltungen statt, vom zünftigen Weißwurst-Essen vor dem Start bis zum festlichen Abend mit toller Party auf der die Preise verteilt werden und Sieger und Besiegte ordentlich feiern. Man muss dazu noch wissen, dass die veranstaltenden Yacht Clubs über die schönsten

Grundstücke am Starnberger See verfügen, das Ambiente mit der Stimmung am See, den vielen alten Booten im Hafen und den Gesprächen mit Gleichgesinnten ist für mich und meine Mitsegler dabei immer wieder ein besonderes Erlebnis.

Aber gesegelt wird natürlich auch und dabei geht es je nach Wind und Wetter ausgesprochen sportlich und ehrgeizig zu.

Bei der ersten Wettfahrt, der Ambacher Traditionsklassen-Regatta sorgten ständig drehende Winde und wechselndes Wetter für Spannung und Überraschungen auf dem 10,3 sm langen Kurs.

Die Startlinie lag wie immer vor dem Dampfersteg von Ambach, der überfüllt war mit Zuschauern, die sich das Schauspiel der vielen alten Boote und weißen Segel nicht entgehen lassen wollten. Der Himmel war leicht bewölkt, der Wind eher schwach aus westlichen Richtungen, es wurden später Regenschauer erwartet.

Wir waren wie immer zu dritt auf unserer hochgetakelten H-366 (Vollholz Mahagoni, Baujahr 1954): Mein Sohn Thilo an der Pinne, mein Freund Hans Jörg als Vorschoter und ich selbst als stressfreier ‚Navigator‘. Wir bringen zusammen etwa 220 kg auf die Kante, was sich als kleines Handicap bei sehr leichten Winden erweist uns aber bis 5 Windstärken eine etwas größere Genua und späteres Reffen erlaubt. Die drei beteiligten H-Jollen segeln ohne Spinnaker, was natürlich gegenüber unseren Hauptkonkurrenten, den Drachen und 15er Jollenkreuzer, ein gewisser Nachteil ist, aber wir segeln dennoch vorne mit.





Wir hatten natürlich genau die Starts der ersten Gruppe beobachtet und wussten wo die günstigste Seite auf der Startlinie liegt, wo sich alles drängeln würde, also beschlossen wir beim Start genau durch die Mitte zugehen, um ungestört den Schlag zur ersten Luvtonne angehen zu können. Der schwache Wind drehte so deutlich, dass wir fast mit Halbwind die Tonne erreichten. Hektik und das deutliche Knistern neben und hinter uns signalisierten, dass die Drachen die Spinnaker gesetzt hatten und gemächlich an uns vorbeizogen. Das sollte uns während der folgenden Regatten noch manchmal passieren. Wir lagen jetzt jedenfalls erst mal ziemlich abgeschlagen zurück. Zur nächsten Tonne ging es auf der Kreuz quer über den See zum sogenannten Horn bei Unterzeismering. Wir konnten einige Plätze gut machen. Aufkommende dunkle Wolken brachten bald die ersten Böen mit sich mit nachfolgendem Regen. Jetzt wurde die Sache langsam sportlich. Wir hatten schon die Bahnmarke vor Bernried hinter uns, als der Wind weiter auffrischte und sich die Diskussion ums Reffen drehte. Da wir das Boot noch gut aufrecht halten konnten, beschlossen wir nicht zu reffen, zumal die Regenfront bald durchgezogen sein würde und danach der Wind wieder abflauen würde. Also alles auf die Kante und weiter mit raumen Winden zurück zur Bahnmarke vor Ambach. Dann wieder auf Kreuzkurs zum Horn und zurück ins Ziel vor Ambach. Wir waren auf dem 14. Platz gelandet, immerhin hatten wir eine ganze Drachen-Armada hinter uns gelassen. Die beiden anderen H-Jollen waren in einem Feld von 37 Booten immerhin 19. und 24. geworden.

Am nächsten morgen ging es bei strahlendem Sonnenschein und 2er Wind an den Start zum Tutzing Triangel. Der Kurs wird aus der Startlinie und drei weiteren Tonnen gebildet, die ein riesiges Dreieck auf dem See bil-

den. Die erste Tonne ist nach Luv ausgerichtet, die anderen jeweils so, dass raume Kurse gesegelt werden können. Die Ziellinie lag quer zur Hafemole des Touring Yacht Club, so dass der Zieleinlauf wie bei einem Match Race vom zahlreichen und begeisterten Publikum leicht mitverfolgt werden konnte. Meine Crew hatte sich für das Setzen meiner alten aber sehr gut erhaltenen Baumwollsegel entschieden, die sich bei leichten Winden besonders bewährt hatten. Wir erwischten einen guten Start und segelten diesmal immer vorne mit. Nach dem Runden der zweiten Bahnmarke schließ der Wind fast ein, nur leichte Windstrieche kräuselten die Wasseroberfläche. Es gelang uns, auf einer dieser schmalen Windstrieche mit leicht gefiertem Schwert jeden Hauch nutzend und über den Stand des Verklickers streitend bis dicht an die dritte Bahnmarke heranzuschleichen. Allerdings waren wir nicht die Einzigen, drei Jollenkreuzer lagen mit uns vorne. Der Wind frischte dann auch rasch wieder auf und es gelang uns, auf den letzten Bahnen als siebtes von 32 gestarteten Booten das Ziel zu erreichen.

Bis zum Goldpokal am nächsten Wochenende war jetzt erst einmal eine Woche Ruhe. In dieser Woche wurden alle Boote von Tutzing zu den reservierten Liegeplätzen im Hafen des Bayerischen – oder Münchner Yacht Club in Starnberg verlegt.

Der Goldpokal wird, wenn es die Windverhältnisse erlauben, in drei Wettfahrten ausgetragen. Die relativ kurze Startlinie liegt - seit Wittelsbachers Zeiten - ziemlich genau in der Verlängerung der Hafemole des Bayerischen Yacht Clubs. Da der Raum hinter der Startlinie relativ eng ist, müssen insbesondere die großen Boote hier sehr umsichtig geführt werden, um Karambolagen zu vermeiden. Dennoch ist der Start der ersten Gruppe hier meist ziemlich spektakulär mit einigem Gerangel und viel „Raum“, „Raum“

Geschrei. Die zweite Gruppe ist davon so beeindruckt, dass es da meistens viel ruhiger abgeht. So war's auch diesmal.

Nach dem Start führt der Kurs meist halbwind zur Boje 1 dicht unter Land am Westufer südlich von Starnberg, dann geht es weiter mit raumen Winden, die hier häufig aus westlicher Richtung kommen, zum Ostufer zur Votivkapelle in deren Nähe der bayrische König Ludwig II im See ums Leben kam. An der Stelle haben uns meistens die mit Spinnaker segelnden Boote eingeholt oder überholt. Dann folgt ein Kreuzkurs Richtung Westufer bei Niederpöcking mit anschließendem Vorwindkurs zur Votivkapelle zurück. Das ganze wird einmal wiederholt und dann geht's zurück nach Starnberg ins Ziel vor dem Bayerischen Yacht Club. Bei den drei Wettfahrten mit teilweise 4 Windstärken und mehr, hatten wir schon zu kämpfen. Zum Schluss lagen wir ziemlich im Mittelfeld auf Platz 16.

Zum krönenden Abschluss der Münchner Woche folgt dann die Vidi Pokal Regatta des Münchner Yacht Clubs, die mir am sympathischsten ist. Vor dem Start, der stets um Punkt 12:00 Uhr stattfindet, gibt es zuerst einmal ein zünftiges Weißwurst-Essen und eine bayrischer Blasmusik spielt dazu. Dabei studieren die Teilnehmer ihre Startzeiten für den Känguruh-Start und können vor allem ihre Uhren genau mit der des Starters vergleichen und das Startprocedere diskutieren. Das langsamste Boot startete danach genau um 12:00 Uhr mit dem einzigen Startschuss, alle anderen folgen entsprechend ihrer Yardstickzahl mit einem zeitlichen Abstand. So gegen 11:30 Uhr kommt Bewegung in die Mannschaften, die Boote verlassen den Hafen und um 12:00 Uhr ertönt der Startschuss für das Schiffe mit der größten Zeitvorgabe, einer Hansa Jolle, 12 Minuten später gehen die H-Jollen über die Startlinie und segeln zusammen mit leichtem Halb-Wind

Richtung Süden zur ersten Bahnmarke am Westufer etwa in Höhe von Tutzing. Hinter uns das große Feld der Rennyachten, Sonderklassen und Schärenkreuzer mit ihren teilweise gewaltigen Spinnaker. Bis zur nächsten Bahnmarke auf der Ostseite konnten wir noch einen guten Vorsprung auf das Feld halten. Der Kurs ging dann am Wind weiter Richtung Starnberg zurück. An der Bahnmarke vor Starnberg hatten uns dann die großen Schiffe alle eingeholt und teilweise überholt. Am Ende lagen wir ziemlich genau im Mittelfeld der insgesamt 74 gestarteten Boote.

Nach der Regatta treffen sich alle Segler zur großen Siegerehrung der gesamten Münchner Woche, unter anderem zur Prämierung des am besten restaurierten Schiffes, diesmal sogar zur Preisverleihung an die beiden langsamsten Schiffe der beiden Gruppen und zur Ehrung der in den jeweiligen Bootsklassen schnellsten Schiffe. Wir hatten insgesamt einen 11. Platz über alles ersegelt und waren die schnellste H-Jolle, was mit einem Wanderpreis prämiert wurde.

Damit war ein seglerisches Ereignis für dieses Jahr zu Ende, das uns viele unvergessene Eindrücke

beschert hat und viel Freude bereitet hat. Es wäre natürlich noch interessanter, wenn im nächsten Jahr noch weitere H-Jollen Segler an dieser einmaligen Regattaserie teilnehmen könnten, und wir werden dann vielleicht doch noch den Spinnaker auspacken.

Inselcup 2003 - BSV Hamburg 30./31.8.03

Von Peter Rehren

Dieses Jahr besteht unser Club, die Baltische Segler-Vereinigung (BSV), seit 125 Jahren. Wir haben Clubhäuser in Steinhude, Berlin und seit 25 Jahren in Hamburg an der DOVE-ELBE. Darum haben wir mächtig die Werbetrommel gerührt und tatsächlich 12 H-Jollen zur Regatta am Start gehabt !



Das Revier, die Dove-Elbe, ist ein Nebenarm der "großen" Elbe, welcher von dieser durch eine Schleuse getrennt ist und somit keine Tide hat. Wir können hier kein

Olympisches Dreieck segeln, haben aber auf dem Verlauf des Flusses eine breite Ruderregattastrecke und davor drei kleine Inseln, die es vorher zu umrunden geht, was manchmal Nerven kostet !

Der allgemein schöne Sommer 2003 ließ uns hoffen, auch an diesem Wochenende noch prima Segelwetter zu haben. Deshalb hatten sich einige H-Jollensegler von der Hamburger Alster vorgenommen, auf dem Wasserweg von der Alster zur Dove-Elbe zu schippern. Da jedoch am Freitag strömender Regen war, haben sich nur drei hartgesottene Mannschaften mit Vollholz-H-Jollen in Begleitung einer Barkasse auf den Weg zu uns gemacht - vielen Dank an euch ! Belohnt wurden die am Freitag angekommenen mit einem Pizzasnack und natürlich Freibier, was es das ganze Wochenende über gab.

Doch nun zur Regatta: Am Samstag regnete es nicht, es wehte eine schöne Brise von ca. 3-4Bft. aus NW, das bedeutete, dass der Wind nahezu in Längsrichtung auf der Ruderregattastrecke herunterwehte.



Gesegelt wurde nach Yardstick. Es gab zwei Startfelder für die 40 gemeldeten Mannschaften. Im ersten Start waren die H-Jollen dabei, die für die Rangliste eine Extrawertung hatten. Nachdem die besagten drei Inseln mit den obligatorischen Windlöchern passiert





waren, wurde der Spi hochgerissen und die formverleimten H-Jollen führten das Feld an. Nach der Kreuz auf dem Rückweg kam wieder die Zitterpartie nach dem Umrunden der Insel zum Zieldurchgang. Es siegte Ramba-Zamba-H2059 gefolgt von hauptsache-H2025 und Still-Confused-H2017.

Nun gab es an Land einen kleinen Mittags-Snack und flüssige Stärkung.

Zur zweiten Wettfahrt frischte der Wind etwas auf, was einigen Mannschaften eine Badeeinlage verschaffte. Unsere Motorboote waren aber schnell zur Sicherung da. Der Kurs wurde genauso wie bei der ersten Wettfahrt abgesegelt. Kurz vorm Zieldurchgang kämpften dann H2059 und H2025 mit den schon erwähnten Windlöchern, H2025 konnte als erstes gezeitet werden, gefolgt von H2059 und H99 (gut gemacht!).

Abends war dann für über 100 hungrige Mäuler ein Grillbuffet von vielen freiwilligen Segler-Fans vorbereitet worden. Ausserdem ist es ist dem tollen Einsatz von Heiko Seifert zu verdanken, daß keiner verhungert ist, denn er hat sehr professionell die Fleischmassen auf dem Grill gebändigt!

Danach eröffnete im Clubhaus der DJ die Tanzfläche und bis zum Morgengrauen wurde gefeiert - mit reichlich Freibier.

Sonntag sollten dann nach dem Katerfrühstück noch zwei Wettfahrten gesegelt werden. Gegen 11:00 Uhr war der 3.Start geplant. Der Himmel war teilweise bewölkt, es ging bei böigen Winden wieder auf die Strecke - wir hatten gut zu tun um die Flautenlöcher zu meiden und bei den dann wieder einset-

zenden Böen nicht baden zu gehen. Der Zieldurchlauf der ersten drei war nun: H2059, H2025, H99.

Direkt im Anschluss sollte die vierte Wettfahrt stattfinden, jedoch kurz vor dem Ankündigungssignal kam eine pech-



schwarze Wand auf uns zu, was die Regattaleitung dazu bewog, die Wettfahrt nicht mehr durchzuführen. Stattdessen kamen nun die zahlreich aufgebauten Zelte zum Einsatz, denn es gab reichlich Wasser von oben, und wir genossen vor der Siegerehrung noch im Trockenen Kaffee und Kuchen.

Zur Siegerehrung strahlte dann wieder die Sonne. Gesamtsieger der Yardstickwer-



tung war ein Contendersegler der BSV, Gesamtsieger der H-Jollen nach Yardstick wurde die H99 - Glückwunsch nochmal an Carlo und Tobias.

Ranglistenwertung der H-Jollen (siehe Tabelle):

H2059, H2025, H99, H2010, H608, H51, H649, H2017, H760, H326, H172, H199.

Dank der aktuellen PC-Technik bekam jede Mannschaft eine CD mit haufenweise Fotos des Wochenendes gleich mit.

Es war eine gelungene Veranstaltung, und wir hoffen darauf, dass 2004 diese Regatta als Rangliste weiterlebt und noch mehrere von euch das Feld füllen können. Als Anreiz: im Stargeld ist typischerweise die Verpflegung mit enthalten!

Die Saison der Schweizer H-Jollen Segler

Von Adrian Götti

Und wieder geht ein Jahr zu Ende. Ein Jahr, das aus seglerischer und aus Schweizer Sicht ein paar bemerkenswerte Events beinhaltete.

1. Event

Wir organisierten nach jahrelanger Abstinenz im Januar wieder einmal ein Wintertreffen. Das Wintertreffen war für uns ein voller Erfolg. 20 Segler und Seglerinnen folgten unserem Aufruf zum gemütlichen Beisammensein und Fachsimpeln in der Rathausbrauerei in Luzern.

Geredet wurde natürlich vor allem über unsere Boote, Restaurationen und Veranstaltungen. Die Gelegenheit wurde denn auch benutzt um für spezielle Anlässe wie den Barrique-Cup zu werben.

An diesem Anlass haben wir, und damit meine ich Manfred Balz und mich, wieder einen neuen Ansporn gefunden, unsere Klasse in der Schweiz weiter zu verbreiten und unsere Segler noch besser zu unterstützen. Wir werden auch dieses Jahr wieder einen Wintertreff organisieren, der dann im Raum Solothurn - Bern - Thun abgehalten werden soll. Nähere Infos folgen auf www.timmy.ch/h-jolle.

Organisiert wurde der Anlass von unseren Mitgliedern der KV Lill und Udo Meier (H-2046).

2. Event

Am 17./18.Mai ging's dann das erste Mal beim Adrian-Cup auf dem Thunersee zur Sache.

Der Segelclub Neuhaus-Interlaken stellte zum dritten Mal seine Infrastruktur für uns die 485er und Trias zur Verfügung. Wir hatten das erste Mal am Thunersee keine ausländische Beteiligung, brachten es aber

dennoch auf acht Boote, wovon zwei vom Zugersee, eines vom Zürichsee und fünf vom Thunersee selbst kamen. Am Samstag herrschte Gewitterstimmung und Wind bis 6Bft. Am Sonntag war dann das Gewitter verzogen und damit leider auch der Wind. Dennoch konnte ein abgekürzter Lauf gewertet werden. Das Freibier wurde dieses Mal von den 485er organisiert.

3. Event

Eigentlich ist die YST-Regatta auf dem Pfäffikersee nicht unbedingt eine H-Jollen Regatta, da sich leider immer nur ein oder zwei H-Jollen dort einfinden. Dies ist bei einem Startgeld von 5 Schweizer Franken eigentlich erstaunlich. Der See ist zwar klein, doch das Ambiente, die Gastfreundlichkeit des Clubs und das wunderschöne Naturschutzgebiet geben soviel her, dass ich mich jedes Jahr wieder dorthin begeben um ein paar schöne Stunden auf dem motorbootfreien See zu geniessen. Ich segelte mit dem neuen Besitzer Urs Rusch auf seiner H-852 gegen nicht ganz so schnelle Konkurrenz ausser den beiden A-Cats. In der Endabrechnung schafften wir einen zweiten Platz hinter einer Eigenbau-Yacht. Für nächstes Jahr möchten wir ein paar H-Jollen mehr an den Start bringen. Der See ist für dieses Boot einfach prädestiniert.

4. Event

Am ersten Juli-Wochenende ging's wie jedes Jahr das erste Mal über die Grenze auf die Reichenau zum traditionellen "Rettich-Cup". Die stetigen sechs bis acht startenden H-Jollen veranlassten mich, mit dem Regattaleiter Stefan Bärtele über eine H-Jollen Wertung mit Klassenrangliste und Siegerpreise zu sprechen. Dies wurde von Seiten des Clubs gutgeheissen und für nächstes Jahr vorgemerkt.

Nun zur Regatta. Am Samstag war zu Beginn etwa 2-3 Bft Wind, der dann auf 4-5 von Westen her auffrischte. Die Langstrecke war wieder mal so genial gelegt, dass man den grössten Teil der Strecke unter Spi absegeln konnte. Vom Start weg fuhren wir hinter einer Pringle19 dem Feld davon. Auf den Raumschenkeln verschenkten wir dann etwas zuviel, so dass Manfred mit seiner H-2066 unter uns durchdrücken konnte. Doch dann, bei der Halse zum Zielschenkel riss ihm die Ruder-Niederholerschot und wir rutschten wieder an ihm vorbei.

Wir bargen den Spi und gleiteten ziemlich spitz Richtung Ziel. Am Ende reichte es für Rang sieben. Am Sonntag war wieder mal kein Wind, so dass die Siegerehrung bereits um 16:00 stattfand. Hervorzuheben ist sicher auch die Leistung von Tobias Gielen, der mit seiner H-350 beachtlich schnell und kurz nach uns durchs Ziel fuhr. Auch alle anderen H-Jollen segelten sehr gut und boten ein herrliches Bild. In der Jollenklasse sind wir nun die Nummer eins an dieser Regatta. Dies ist allen treuen und immer wiederkehrenden H-Jollen Segler vom Untersee und aus der Schweiz zu verdanken. Dafür werden wir nächstes Jahr mit einer Klassenwertung in Yardstick belohnt und hoffentlich mit Preisen überhäuft.

5. Event

Unser Nationalfeiertag wird normalerweise mit Höhenfeuern, Ansprachen und Feuerwerk gefeiert. Wegen der langen Trockenperiode zuvor wurde jedoch vielerorts ein offenes Feuerverbot verhängt. Uns war dies ziemlich egal, denn wir hatten wunderschönes Wetter, 35 Grad und 2-3 Bft Wind auf dem Zugersee. Und so feierten wir den 1. August beim Segelclub Cham. Der "Barrique-Cup" wurde zum zweiten Male mit einer grösseren Beteili-





gung als letztes Jahr durchgeführt. Zur Nostalgie-Plauschregatta, welche in Ufernähe für das zahlreiche Publikum ausgetragen wurde, starteten drei Alt H-Jollen, Piraten, Drachen, 5,5er, Lacustre und andere Yachtklassen. Es ging um nichts, doch dies hinderte keinen daran, nicht alles zu geben. Ich wurde überraschenderweise auf die H-281 als Skipper geholt, da der Eigner, dieser aus Berlin stammenden Jolle, noch etwas Regattaerfahrung ist und mir die Gelegenheit bot, aktiv am Geschehen teilzunehmen, da ich bis dahin bootlos als Zaungast agierte.

Wir nutzten dies und den herrlichen Wind und fuhren in der Jollenklasse drei Siege und einen zweiten nach Hause. Nicht mit Fortuna auf dem Schiff startete der 80 jährige Sepp Dittli (H-56), der kurz vor dem ersten Start Probleme mit gerissenen Falen bekam.

Der Anlass war wieder ein Volltref-fer und es bleibt zu hoffen, dass sich in der Zukunft auch die restlichen H-Jollen vom Zugersee und von auswärts an dieser Klassikerveranstaltung beteiligen werden. Selten sieht man so viele und so gut restaurierte Boote aus vergangenen Zeiten auf einen Haufen.

6. Event

Im September nutzte ich mit Urs Rusch auf der H-852 nochmals die Gelegenheit. Wir fuhren erneut an den Pfäffikersee, diesmal zur Herbstregatta. Bei der Herbstregatta wird kein Startgeld erhoben, dafür muss jede Crew einen Preis stiften, der dann zu den anderen auf den Gabentisch kommt und bei der Siegerehrung, bei der Rangliste von hinten beginnend ausgelesen wird. Urs stürzte sich mächtig ins Zeug und kreierte eine Mischung aus Puzzle und italienischen Spezialitäten in Form von einem zerlegten Kelch mit Bauanleitung und Fressalien aus dem Süden. Seglerisch machten wir dieses Mal alles klar. Mit einem zweiten und einem ersten Einlauf schlugen wir die Konkurrenz, (u.a. A-Cats) um Längen.

Für mich war dies die letzte Regatta in diesem Jahr und ein gekrönter Abschluss der Regattasaison 2003.

7. Event

Die Därligen Regatta auf dem Thunersee erlaubt, seit sich Manfred Balz darum bemüht hat, auch Jollen in die Starterliste aufzunehmen. Der Thunersee als einer der best bewindeten Seen unseres Landes zeigte sich auch an diesem Wochenende von seiner guten Seite.

Drei H-Jollen waren an dieser YST-Regatta am Start. Die H-545 (Balz/Koellmann), die H-2008 (Steiner/Wyss) und die H-2066 (Bischoff/Bischoff). Letztere auf dem Thunersee als Regattacracks in diversen Klassen bekannt, und auf der schnellsten H-Jolle antretend, hatten an diesem Wochenende keine glückliche Trimmhand. Die Kiste lief nicht. Dafür lief die H-545, und zwar allen davon! Manfred fuhr souverän einen Jollensieg heraus.

Herzliche Gratulation!

8. Event

Für die Rohrspitzregatta bei Brengenz auf dem Bodensee hatte sich Manfred Balz (H-2066) eigentlich viel vorgenommen. Er versuchte bis zuletzt noch ein paar H-Jollen dorthin zu bekommen, doch schlussendlich segelte er ohne direkte Konkurrenz. Claudine Koellmann steuerte wie schon so oft souverän, jedoch mit wenig Glück. Der Wind hatte die Rangliste in den Händen und so kam es, dass die schnellen Yachten und Jollen im selben Fleck hängen blieben. Die langsameren Boote bekamen dahinter einen anderen Wind und fuhren zu den Rennschüsseln auf. Schlussendlich wurden sie fünfter von 11 bei den Funbooten und 21er von gesamt 60 Booten.

9. Event

Dieser Event ist zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Berichtes noch ausstehend, soll jedoch für die H-Jollen wieder

einmal ein Grossanlass werden. "Die Eiserne", als letzte offizielle Regatta im Bodensee-Kalender geführt, findet am 29. November bei hoffentlich moderaten Temperaturen statt. Es sollen zu den aus dem Süden anreisenden H-Jollen auch noch ein paar Aus den nördlicheren Bundesländern anreisen. Es ist schon etwas verrückt, bei solchen Bedingungen noch ans segeln zu denken, wenn nebenan auf der Hafemohle bereits der Weihnachtsmarkt mit seinen zahlreichen Essens-, Getränke- und Geschenks-Ständen aufgebaut ist, wo die Konstanzer sich zum gemütlichen Schwatz und zum Flanieren treffen. Genau dort beim Konzil werden die Boote für ihre letzte Regatta vorbereitet. Eine gemütliche Atmosphäre herrscht und hektik ist nur auf der Sliprampe zu erkennen. Auf dem Wasser treffen sich dann über 200 Boote, die sich ihren Wind suchen und irgendwie über die 8 – 12 Kilometer lange Strecke kommen, ihre Rennverklahrung abgeben um sich später bei einem Grog oder Glühwein aufzuwärmen. Spass macht dies immer, denn man gehört zu den wenigen Iren, die sich so etwas antun. Es erfüllt mit Befriedigung und Wohlbefinden, wenn dann die tausend Lichter auf dem Weihnachtsmarkt angehen.

10. Event

Dieser zehnte und letzte Event steht im Zeichen: "Nägel mit Köpfen machen" und betrifft die Vorbereitungen und Planungen für die Regattasaison 2004, sowie die anstehenden Revisionen diverser H-Jollen. Allen Beteiligten, die uns in der Vergangenheit unterstützten und dies gewiss auch in den Folgejahren tun werden, sei an dieser Stelle ein herzlicher Dank ausgesprochen. Ich wünsche allen Freunden der H-Jolle und deren Angehörigen eine gesegnete Weihnachtszeit und einen freudigen, spritzigen Rutsch ins 2004 !!!

H 365, Ariel Von Michael Krieg

Wer die Regattaergebnisse von Regatten mit Beteiligung klassischer H-Jollen des letzten Jahres aufmerksam studiert hat, wird sicher häufiger den Namen einer Crew gelesen haben, der in den vergangenen Jahren überhaupt noch nicht in Erscheinung getreten war, Carola und Timon Gruber mit der H 365, Ariel. Der letztendliche Anlass, der beide mit der für damalige Verhältnisse schon ungewöhnlich breiten, 1956 von Theo Ernst gezeichneten und von Willi Thomas in Spandau gebauten Ariel bei den Regatten aufkreuzen ließ, war eigentlich ein trauriger, hatte doch der erst kürzlich verstorbene Vater der in Braunschweig verheirateten Tochter Carola, Hans Lehmann, die Jolle in den vergangenen Jahren liebevoll überholt, kontinuierlich nachgerüstet und nun eine Jolle hinterlassen, die – zumal auch noch gut gesegelt – das Potential hat, immer weit vorn zu liegen.

Wie es Hans so eigen war, hat er die Geschichte der Restauration dokumentiert. Ich bekam sie von Carola beim "Kobold-Preis" in Hamburg überreicht und möchte sie an dieser Stelle allen weitergeben:

Hans Lehmann
Phönix Ariel

Leute mit humanistischer Bildung werden wohl bei dieser Überschrift mißbilligend den Kopf schütteln und sich fragen, was damit gemeint sei. Ich muß diesen Leuten ja Recht geben, denn es besteht kein vernünftiger Bezug zur Mythologie, oder etwa doch? Nach viel Spaß beim Segeln verschiedener H-Jollen hatte ich plötzlich Terminprobleme. Seit einigen Jahren hatten wir im Kollegenkreis am 17. Juni, dem damaligen Tag der deutschen Einheit, einen Triathlon-Wettkampf gemacht. Dabei mußte man einen Kilometer schwimmen, vierzig Kilometer Radfahren und zehn Kilo-



meter laufen. In diesem Jahr nun fiel der Triathlontermin genau auf den Tag, an dem die Berliner Meisterschaft der H-Jollen stattfinden sollte. Ich befand mich also im Konflikt, an welcher Veranstaltung ich teilnehmen sollte. Ich sah einen Ausweg darin, dass der erste Start der H-Jollen erst am Nachmittag vorgesehen war, so daß der Vormittag für den Triathlon bliebe. Ich sagte mir, daß ich ja beim Triathlon immer noch beim zehntausend Meterlauf kneifen könnte, wenn erkennbar wäre, daß mit viel Wind zu rechnen wäre. Nun hatten sich in diesem Jahr beim Triathlon auch ein paar externe Teilnehmer eingefunden, die diesem Wettkampf im Verein betrieben, was natürlich nicht ohne Folgen auf die Zeiten blieb. Um es zu sagen: Mit der Bestzeit vom Vorjahr wäre man in diesem Jahr gerade Dritter geworden. Ich wunderte mich schon beim Schwimmen, wo ich meist noch im Mittelfeld landete, daß meine Konkurrenz so schnell war. Zweiundzwanzig Minuten war meine Zeit, so schnell war ich noch nie geschwommen. Dafür hatte ich mich aber schon so verausgabt, daß ich an der Leiter kaum aus dem Wasser kam. Weil es völlig windstill war, bin ich nach dem Radfahren dann auch noch gelaufen und war danach ziemlich ausgebrannt.

Mittags fuhr ich dann zum Segler Club Gothia, der die Berliner H-Jollen-Meisterschaft ausrichtete. Es herrschte immer noch Flaute. Dann ging ein Schlepp zum Wannsee, wo andere Bootsklassen seit dem Vormittag auf Wind warteten. So gegen 17.00 Uhr, als ich schon sicher war, daß an diesem Tag wohl nichts mehr stattfinden würde, setzte ein Wind aus Norden ein, der ständig zulegte. Nun wurde die erste Wettfahrt gestartet, und ich merkte, daß ich ziemlich durchhing. Als mir auf der Zielkreuz infolge Konditionsschwäche auch noch drei Konkurrenten durchfuhren, war ich völlig am Boden zerstört. In dieser Lage konnte ich dem Angebot von Micha-

el Krieg einfach nicht widerstehen und er wurde Eigner meiner Lady, H 595, weil ich zu der Meinung gelangt war, daß das H-Jollensegeln wohl doch etwas für junge, dynamische Leute wäre.

Aber so leicht ist der Ausstieg aus der H-Jollen-Szene nicht. Ein paar Tage später erzählte mir mein Freund und ehemaliger Schotte Klaus Braschoß, daß er sein Schiff, die Ariel, zu Brennholz verarbeiten wollte. Das Boot hatte im Winter bei einem Rohrbruch einen Wasserschaden erlitten. Das Wasser war in weitem Bogen in die Jolle gespritzt und hatte das Gewicht so weit erhöht, daß zwei Spanten brachen und das Wasser so durch die entstandene Leckage abfließen konnte. Die Ariel, alias H 365, machte in der Tat einen traurigen Eindruck, so traurig, daß mir der Gedanke an dieses schöne Schiff keine Ruhe mehr ließ und ich ohne Rücksicht darauf, ob mich meine Familie möglicherweise unter Kuratel stellen lassen würde, die Ariel kaufte.

Eigentlich wollte ich sofort mit dem Wiederaufbau beginnen, doch die Verhältnisse machten mir den Start schwer. Ich machte zuerst einen Plan, welche Arbeiten zur Restaurierung nötig waren und kaufte dann Holz ein.

Zuerst sollte der Schwertkasten erneuert werden, denn der war ziemlich undicht. Ein paar Lenzöffnungen im Spiegel wollte ich auch haben, damit man im Falle einer Kenterung wieder auf die Beine kam. Die schwere Wunsch, die auf dem Reitbalken in der Mitte installiert war, erschien mir für das Trapezsegeln auch nicht optimal. Ansonsten wollte ich möglichst wenig verändern, um den Charakter des Schiffes zu erhalten.

Auf dem Deck waren etwa 25 mm breite Mahagonileisten angeschraubt, unter denen es ziemlich nach Rott roch.



Der Schiffsrumpf aus Gabun war im Laufe der Jahre seines 40-jährigen Lebens durch die Sonneneinstrahlung, die ja auch in Berlin hin und wieder wirksam ist, stark aufgehellt. Doch das störte mich erst, als mein Clubkamerad Bernhard Quellhorst neben meiner Ariel mit der Überholung seines 15 qm-Jollenkreuzers begann. Nachdem er den Rumpf abgezogen hatte und mit Decks-Ölje einen wunderbaren roten Mahagoni-Farbton hervorgezaubert hatte, kamen mir schon Zweifel, ob ich meinen Plan, ein Instandsetzungs-Sparprogramm durchzuführen, durchhalten würde. Als er mir dann auch noch erklärte, daß er diese Arbeit gerade jetzt in Angriff nahm, weil er der Meinung war, daß er dazu nicht mehr fähig wäre, wenn er erst ein so alter Mann wie ich sei, blieb mir keine andere Wahl. Nun mußte ich Wohl oder Übel Farbe bekennen, oder, genauer gesagt, den alten Lack abziehen. Das wäre an sich nicht so schlimm gewesen, wenn sich nicht unter diversen Lackschichten eine besonders harte DD-Lackschicht befunden hätte, die meinen Abziehwerkzeugen härtesten Widerstand leistete, weshalb ich meinen Entschluß zu dieser Maßnahme auch mehr als einmal bereute. Das Abziehen dieser Lackschicht war nur durch den Einsatz sehr scharfer Werkzeuge mit viel Muskelkraft möglich. Die Lacksplinter, die mir dabei in das Gesicht flogen, waren mitunter so heiß, daß sie schmerzten. Ein Problem hatte ich beim Beginn dieser Arbeit völlig übersehen: Vor mir hatten schon die Ariel-Eigner bei Überholungsarbeiten das Schiff abgezogen, deshalb waren die Querholzdübel, oder wie der Berliner sagt, die Propfen, dünn geworden. So kamen mir bei meiner Arbeit an einigen Stellen die Köpfe der Kupfernieten entgegen.

Aber nachdem eine Menge Schweißtropfen geflossen waren, hatte das Schiff wieder seine schöne Mahagonifarbe. Die unsauberen Stoßfugen und Windrisse, die vorher durch Leisten verdeckt waren, wurden ausgefräst und durch das Einleimen entsprechender Paßstücke verschlossen. Durch dieses Reparaturverfahren gehört die Ariel zu den wenigen Schiffen ihrer Klasse mit Intarsien im Deck. Der Rest war dann fast nur noch Routine. Ich lackierte im Winter bei Temperaturen unter 10° C und war mit dem Ergebnis zufrieden. Ein paar Beschläge mußte ich selber basteln, weil ich im Zubehör nichts Passendes fand.

Da ich noch nie eine so umfassende Überholung, man kann ja fast sagen Restauration, eines Holzschiffes zuvor gemacht hatte, suchte ich Rat und Hilfe bei Clubkameraden, die mehr als ich von diesem Geschäft verstanden. Hier fand ich Hilfe für meine Arbeit. Ich lernte, wie man den neuen Schwertkasten anpaßt, wie man mit dem Bandschleifer umgeht und wie man mit einer Schaumstoffrolle eine ordentliche Lackierung zustande bringt. Ich habe dabei eine Menge über den Bootsbau gelernt. Sicherlich gibt es einige Stellen an dem Schiff, an denen hätte ich noch ein paar Stunden für ein besseres Finish aufwenden sollen, aber irgendwann möchte man ja auch fertig werden, und ich wollte die Geduld des Vorstandes nicht über Gebühr strapazieren.

Wenn mich heute jemand fragen würde, ob ich eine solche Arbeit noch einmal auf mich nehmen würde, käme ich in Verlegenheit, eine ehrliche Antwort zu geben. Einerseits bin ich zufrieden mit dem Ergebnis meiner Arbeit, andererseits muß ich gestehen, daß mir zwischenzeitlich schon manchmal Zweifel kamen, ob ich

mit den Schwierigkeiten fertig werden würde. Erschwerend kam hinzu, daß ich in dieser Zeit auch gesundheitliche Probleme hatte. Gerade hier aber war mir die selbst gestellte Aufgabe eine Hilfe, denn jeder kleine Fortschritt bei meiner Arbeit gab mir auch etwas mehr Vertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit. Außerdem bin ich natürlich stolz darauf, die Ariel, alias H 365, vor dem Feuertod bewahrt zu haben.

P.S. Wenn ich eingangs der Meinung war, daß der Ausstieg aus der H-Jollen-Szene gar nicht so einfach ist, so weiß ich heute, daß auch der Wiedereinstieg problematisch sein kann. Ich wollte Anfang August in den Urlaub fahren. Vorher hatte ich vor, unbedingt einen Probeschlag mit der Ariel zu machen. Es war ja fast alles fertig an dem Schiff, nur die Curryklemmen für die Fockschot fehlten noch. Das Anpassen der Halterung war etwas mühsam und schweißtreibend, zumal die Sonne es besonders gut meinte. Was lag da näher, als ein erfrischendes Bad in der Havel? Da ich die Badehose schon anhatte, hüpfte ich direkt von meinem Arbeitsplatz aus ins Wasser, schwamm ein Stück und stieg über eine Leiter auf den Steg. Beim Übersteigen vom Steg auf die Ariel passierte dann das Malheur. Ich rutschte mit dem nassen linken Fuß vom glatten Deck ab und blieb mit dem vierten Zeh des rechten Fußes am Vorstag hängen. Um es zu sagen: Das Vorstag war das stärkere Bauteil und der Zeh war um 90 Grad nach rechts außen verbogen. Der Rest war schmerzhaft und langwierig. Der Probeschlag mit der Ariel wird nun erst im Frühjahr 1999 stattfinden.

Zum Jubiläumstreffen in Plön 2000 hat Hans uns dann das Ergebnis seiner Arbeit vorgestellt.

Topergebnis bei Alsterglocke 2003

Alsterglocke 2003

Pl	Segel-Nr	Klasse	YS	Crew	Verein	ges.Zeit	ber.Zeit
1	GER 8651	505er	96	Stammerjohann / Jetschke	NRV	04:12:26	04:22:57
2	GER 693	OK-Jolle	114	Zimmermann / Scheuerl	NRV	05:19:26	04:40:12
3	GER 449	OK-Jolle	114	Behrens / Grauholz		05:38:15	04:56:43
4	GER 924	H-Boot	106	Ilgenstein / Lehner	NRV	05:24:26	05:06:04
5	V 563	Schweriner Einh-Jolle	119	Huss / Volkmann	SSV	06:20:32	05:19:47
6	H 185	H-Jolle	108	Leithner / Gentaoel	HSC	05:48:45	05:22:55

Hamburger Bootsmesse 2003: The same procedure as every year

Von Michael Krieg

Als am Sonntag, den 2. November 2003, die letztjährige Bootsausstellung in Hamburg ihre Pforten geschlossen hatte, sollen zwar mehr Besucher als im letzten Jahr durch die (noch) zwölf Messehallen gelaufen sein, bei uns H-Jollen war davon aber nicht so viel zu spüren gewesen. Und doch war die Präsenz unserer Klasse notwendig und teilweise auch von Erfolg gekrönt, denn neue Mitglieder konnten geworben werden, weitere neue, vor allem klassische H-Jollen, werden auf die Alster kommen, und der Messestand ist wie immer Anlaufpunkt vieler aktiver und ehemals aktiver H-Jollen-Freunde gewesen!

Kurzfristig musste umdisponiert werden, als Thomas Bergner wenige Tage vor Messebeginn noch einen weiteren Platz im Erdgeschoss der für Kleinsegelboote einzig interessanten Halle 12 bekam und natürlich die für Karl-Heinz Benatzki aus Hannover erst im Sommer abgelieferte formverleimte H-Jolle präsentieren wollte. So stellte unser Kassenwart Stefan Kriebel, H 2053, seine Jolle kurzfristig zur Verfügung und konnte die entstandene "Lücke" füllen. Vielen Dank!

Vielen Dank auch an die Hilfe derjenigen, die immer wieder dafür sorgen, dass die Woche auch für mich beim Auf- und Abbau und während der Messetage ohne viel Stress ablaufen kann:

- Klaus Steinbeck, H 172, der nicht nur Standdienst machte und zusätzlich Montag kurzfristig den erst am Sonntagabend sich ausklinkenden Arendsee vertreten hat sondern auch eine der beiden

H-Jollen nach Hamburg holte
- Jens, Christian und Joachim Ruppert, H 183, H 460 und H 785, die wieder alles ins rechte Licht setzten
- Tobias Bartels aus Düsseldorf, der als neuer Verklicker-Chef den überraschten Gästen nicht nur einen neuen Verklicker präsentierte sondern auch für einige große, ansprechende Plakattafeln sorgte
- und den weiteren Standdiensten Werner Lepper, H 199, Georg Griesbach, H 566, und natürlich Michael Pullich und Maren, R-Jollenkreuzer, die – trotzdem weiterhin der Klasse treu – zwei Tage Standdienst schoben.

Einige interessante Gäste haben unseren Stand besucht. Für mich war das Gespräch mit Jörg Hustan aus Großbeeren natürlich sehr aufschlussreich, der als Sohn des Meisters 1957, Hustan (mit H. Schuster auf H 356, Libelle) viel zu erzählen wusste und als Jungsegler Anfang der 50er Jahre sogar noch im Piraten gegen unseren unvergessenen Walter Fiebing gesegelt ist. Zum Wintertreffen im VSaW am 17. Januar hat er übrigens sein Kommen zugesagt und wird dann einige der vielen Preise, die sein Vater erworben hat, vorstellen.

Am Stand war auch der in Deutschland lebende Janus Sokolowski, ehemaliger Warschauer Meister der Omega-Klasse, als diese noch nationale polnische H-Klasse war.

Und die Bootsbauer Hellmig/Werder und Marchot/Potsdam inspizierten eingehend die in die-

sem Jahr hinter der H-Jolle liegende J-Jolle. Hellmig berichtete, dass sein "Meisterstück", die in Zeder gebaute H 28, noch existieren soll. Es wäre zu schön!

Und der Berliner Elfert vom Gothia, ex H 719, war vor Ort und stellte seinen Sohn vor, der für die kommende Saison seine Dienste als Schotte anbietet.

Was wir am Stand unserer Klasse nicht mehr vermitteln können, ist der Preis für eine neue, formverleimte H-Jolle, die zudem noch nicht einmal segelfertig ist. Die Jolle schlägt zweifellos an Schönheit, Eleganz und Ausstattung alle anderen auf der Messe gezeigten Jollen. Und sie muss bestimmt auch das kosten, was sie kostet. Und sie ist im Vergleich zu den anderen Jollen, die überhaupt nur als Konkurrenz in Frage kämen, wohl nicht zu teuer.

Das alles mag stimmen – nur, wie gesagt, vermitteln können wir das keinem mehr. Die H-Jolle war nie Massenklasse sondern immer etwas Besonderes.





Der Große Plöner See wird immer aktiver

Von Michael Krieg

Das Wetter in Plön zeigte sich auch am 13./14. September des vergangenen Jahres immer noch von seiner besten Seite. Blauer Himmel und anspruchsvoller Wind beherrschten am Samstag die Szene und (spät)sommerliches warmes Wetter verwöhnte auch am Sonntag noch einmal all diejenigen, die den Weg zur neu geschaffenen Ranglistenregatta – den Traditionskurs-Cup - an den Plöner See gefunden hatten. Der PSV und sein äußerst aktiver Regattaleiter Klaus Haß hatte es den H-Jollen aller Baujahre ermöglicht, im Rahmen der bisher nur vereinsintern ausgeschriebenen Traditionsregatta auf dem "Traditionskurs" des Vereins mitzuwirken ... und 20 waren der Einladung gefolgt.

Traditionskurs - das ist der Kurs des Vereins aus den 50er Jahren, der in der Plöner Stadtbucht gestartet wird und nach einem sog. "Innendreieck" auf zwei "Außendreiecke" führt und dann nach Absegeln eines weiteren Innendreiecks - zuschauerfreundlich - direkt vorm Club endet.

Die teilweise gut vier Windstärken aus nordwestlichen Richtungen bescherten den Teilnehmern beste Wettfahrten. Vor allem viele Vollholz-H-Jollen waren am Start erschienen und lieferten sich durchweg spannende Rennen. Für alle interessant auch die (leider) einzige moderne H-Jolle von Stefan Kriebel (H 2051) am Start, die spät hinter dem Feld startete und vor allem im zweiten Lauf bis zur Zielkreuz warten musste, ehe sie alle zuvor Gestarteten in fliegender

Fahrt eingeholt hatte.

Es war während der Rennen wieder eindrucksvoll zu sehen, wie Veränderungen an Rigg, Segel oder sonstiger Ausrüstung die Geschwindigkeiten der Schiffe ständig verändern, sodass die Yardstickzahlen dauernd den neuen Vorgaben angepasst werden müssen und mussten. Die Schere zwischen den einzelnen Startgruppen wird immer größer, denn bei entsprechenden Winden, wenn es dazu noch kalb-riss-freundliche Halbwind- und Spikurse gibt, reicht die Palette der YS-Werte von 106 bis 92 längst nicht mehr aus. 110 bis 90 würde den Tatsachen viel mehr entsprechen. Wir arbeiten dran!

Abends hatte Anna Ehm vom Club dann lecker gekocht und alle genossen zu den hausgemachten Bratkartoffeln Fisch oder Fleisch und kühle Getränke. Überhaupt zeigte der Club sich wieder von seiner besten Seite. Das angemietete Nachbargrundstück beschert den Gästen nun immer viel Platz für die Boote und wenn das Haus demnächst noch mehr vom Verein genutzt werden kann und in dem Zuge dann umgebaut und verschönert wird, wird Plön und sein unvergleichliches Revier immer eine Reise wert sein.

In der kommenden Saison haben die H-Jollen deshalb schon drei Mal die Möglichkeit, auf dem Plöner See zu starten: zum Schloscup am 1./2. Mai, zum "24. Traditionstreffen" am 5./6. Juni und auch der "Traditionskurs-Cup" wird im kommenden Jahr wieder

stattfinden, dann allerdings am 4./5. September ein Wochenende früher, da ein Wochenende später der VSaW (Berlin/Wannsee) viele H-Jollen zum 90. Seglerhauspreis eingeladen hat.

Das "Traditionstreffen" der Klasse findet im kommen Jahr also sehr viel früher als sonst üblich statt. Da im August aber die Dt. Meisterschaften in Schwerin anfallen, am letzten Augustwochenende der Hamburger SC die H-Jollen erstmalig zu einer Rangliste auf die Alster einlädt (Alster-Ahoi) und am ersten Wochenende neben Plön auch noch die "Feuerzangenbowle" in Steinhude stattfindet, wäre es für die Wettfahrt in Steinhude und viele am Steinhuder Meer ansässigen H-Jollen-Freunde nicht gut gewesen, wenn das beliebte Traditionstreffen auch am ersten Septemberwochenende stattgefunden hätte. Deshalb 2004 der frühe Termin.

H- Jollen- Wanderfahrt 02. - 17. August 2004 (Schweden Teil 3)

Zweimal Schweden ist nicht genug, um die ganzen schwedischen Ostschären abzusegeln. Also steht nun für dieses Jahr Teil 3 auf dem Programm. Mit der Fähre werden wir uns von Travemünde nach Trelleborg übersetzen lassen, um dann ausgeruht den diesjährigen Startpunkt bei Stockholm mit unseren Gespannen anzufahren. Nach dem Slippen oder Kranen segeln wir dann kreuz und quer durch den Stockholmer Schärengarten. Trotz ständig intensiver Kartenarbeit wird wieder genug Zeit sein, die einmalige Natur- und Wasserlandschaft zu bewundern. Übernachtet wird weitestgehend auf

den Schären im Zelt, oder im Boot am Steg oder auf Reede. Bei Schietwetterlage über längere Zeit wird wieder unser Improvisationsgeschick die Stimmung mit Sicherheit nicht auf den Nullpunkt sinken lassen! Die Mahlzeiten werden täglich unter Zuhilfenahme unserer Großkücheneinrichtung wechselnd von einer Crew zur Gaumenfreude aller zubereitet.

Da für die Fährpassage wieder ein Gruppentarif erzielt werden soll, ist es notwendig, dass die Anmeldung bis zum **31.03.2004** erfolgt. Die Kosten für Fähre, Gemeinschaftsverpflegung, Hafengebühren und

gemeinsame Aktivitäten betragen ca. 800,-€ pro Boot.

Das Geschwader wird begrenzt auf 7 Boote! Auch Interessenten mit Boot ohne Schotten, oder Schotten ohne Boot können sich melden, denn die Erfahrung hat gezeigt, dass es gut ist, wenn die Reservebank gefüllt ist.

Weitere Infos gibt es beim Comodore: Ditmar Meusel, Marktstr.8, 31832 Springe, Tel.: 05044 / 1513 e-mail: ditmar.meusel@h-jolle.net





Die H 499 in den schwedischen Schären

Von Volker Domroes

An dieser Stelle möchte ich über unseren schon etwas zurückliegenden Urlaub in Schweden berichten. Vorletzten Sommer beschloss der Familienrat den Bergen fernzubleiben und statt dessen mit dem Boot auf Reisen zu gehen. Leider ließen uns berufliche Zwänge erst Anfang August los, für die Schweden beginnt dann ja der Herbst, die Kinder gehen in der 2. Augustwoche schon wieder zur Schule. Der Vorteil lag aber in dem deutlich größeren Angebot an Ferienhäusern. Mit Hilfe einer schwedischen Freundin wurden verschiedene Möglichkeiten abgewogen. Unsere Wunschliste war ziemlich lang. Das Boot sollte geschützt liegen, auch bei schlechtem Wetter musste das Revier nicht zu anspruchsvoll sein, das Haus sollte typisch schwedisch und groß genug für längeres Schlechtwetter sein. Das Wunder geschah und das Haus gebucht. Mit Hilfe meines Bruders bekam ich die H 499 gerade rechtzeitig fertig (Es musste mal wieder einige grundlegende Dinge in Ordnung gebracht werden). In Berlin legten wir den Rumpf noch einige Tage zum Quellen ins Wasser und verluden dann das Boot. Die Kinder bekamen heraus, dass ein Opti gut in die H-Jolle geladen werden kann, wenn der Reitbalken entfernt wird. Also kam noch ein Vereinsopti mit.

Früh morgens ging es nach Rostock, das Fahren mit Gespann einfacher als gedacht. Das Verladen auf der Fähre war dann noch mal ein wenig aufregend, die 6 1/2 stündige Fahrt dagegen langweilig. Wir konnten ein wenig Schlaf nachholen. Von Treleborg ging es dann durch das wunderschöne südliche Schonen nach Aryd in Bleckinge, ca. 10 km östlich von Karlshamm.

Das Haus war wunderbar, so wie man sich ein typisches Schwedenhaus vorstellt, gelegen an einem Hang mit großen Felsen. Der kleine Bootshafen war gleich in der Nähe, am Ende der etwa 2,5 sm langen, engen Guövik. Mit Hilfe unseres Vermieters ließ sich dann auch gleich ein Liegeplatz organisieren.



In aller Ruhe machten wir die H-Jolle fertig (Gabriele: Warum beginnt jeder Segelurlaub mit Werkzeugkasten und Lackdose?), die Kinder waren mit ihrem Opti jedenfalls schneller segelklar und erkundeten die Bucht.

Der Vorteil des geschützten Hafens bedeutet aber auch, erst einmal aus diesem Schlauch herauszu-segeln. Erstaunlicher Weise mussten wir in den drei Wochen immer heraus kreuzen. An einer Stelle im Fahrwasser waren die Unterwasserfelsen weniger als 10 m auseinander, zu kreuzen traute ich mich da nicht. Jedes Mal nahm Theresa dann die Pinne und wir anderen mussten mit Paddeln einen Sprint hinlegen. Zurück

ging es dann immer sehr komfortabel, in der Abenddämmerung, meist unter Spi, mit einer sanften Brise von achtern...

Das Revier hielt aber auch noch einige andere Überraschungen bereit. Beim ersten Anlegeversuch an einer Schäre ließ ich ca. 20 m vor den

Felsen den nagelneuen, extra schweren Heckanker mit 4 m Kette und 15 m Trosse fallen. "Ha ha" lachte der Fjord als das Eisen senkrecht herunterhing ohne den Grund zu berühren.

Bei Werner Volkmann hatte ich mir extra ein Reff, kurz unter der ersten Latte, ins Groß nähen lassen. Das hat sich wunderbar bewährt. Gerade bei etwas Welle, wenn alles etwas bedrohlich wirkte, brachte das Reff Ruhe ins Schiff, schnell waren wir dann immer noch, zumindest im Vergleich mit den dort segelnden Yachten.

Einen Ausflug möchte ich ausführlicher beschreiben. Es sollte nach

Tjärö gehen, eine Insel, bei deren Klang unsere schwedischen Nachbarn immer leuchtende Augen bekamen. Wieder einmal mussten wir kreuzen, diesmal bei frischem Wind, nur



unter Groß mit einem Reff. An der Fahrwasserenge wieder die obligatorische Paddelstrecke, kaum war das geschafft, als eine Nebelwand vom Meer her alles verschluckte. Erstaunlicher Weise nahm der Wind jedoch nicht ab. "Der Wind wird den Nebel schon vertreiben", hofften wir und tasteten uns langsam an den Ausgang des Fjordes, aber der Nebel lichtete sich nicht. Wir hatten aber keine Lust mehr zum warten, also ging es mit Kompass weiter in Richtung Tjärö. Das Wasser ist dort so unendlich tief, dass eine Begegnung mit größeren Schiffen ausgeschlossen ist. Plötzlich tauchte die Insel vor uns im Nebel auf. Nur unter Fock ging es dann langsam durch eine sehr steinige Durchfahrt, die wir am Vortag schon paddelnder Weise erkundet hatten. So gelangten wir in Lee der Insel an einen schönen Ankerplatz an einem Felsen.

Der Aufwand hatte sich gelohnt. Tjärö ist Naturschutzgebiet, es gibt dort eine Jugendherberge und ein kleines Restaurant in den Häusern des ehemaligen Gutes. Die Bewohner hatten die Insel verlassen, weil der



Theresa aber nicht ab, solange wir aufräumten und essen zubereiteten, noch schnell eine Runde im Opti zu segeln.

Es gab dann aber noch eine Reihe von schönen Tagen, mit Baden (im See und nicht im Meer), Rad fahren und faulenzen.

Ein weitere Höhepunkt war dann noch ein Ausflug mit meinen Eltern, die mit ihrem selbstgebauten (zusammen mit meinem Bruder, die ganze Familie, alles Verrückte mit Holzbooten) und gerade fertig gestelltem Boot nach Karlshamm gesegelt waren. Der gemeinsame Ausflug in die Schären vom hohen Deck aus war sehr komfortabel und hatte seinen eigenen Reiz. Doch nichts ist besser als dieses Revier mit der H-Jolle zu erkunden, wir waren doch etwas näher am Wasser und der Natur. Nach drei Wochen ging es dann wieder zurück, mit dem Wunsch das nächste mal im Sommer und nicht im Herbst die Schären zu befahren.

Boden so karg und das Leben so beschwerlich war. Der STF hat dann die Insel erworben mit dem Ziel, dieses Stück Kulturlandschaft dauerhaft zu erhalten, zugänglich zu machen und zu pflegen. Jede Menge Schafe laufen herum um das Zuwuchern der Wiesen zu verhindern. Autos gibt es nicht, nur ein Trecker zum Transport von Gebäck und Vorräten vom Anleger zu den Häusern. Heute kann man dort wohnen und verschiedene Kurse belegen, wie Landschaftsmalerei oder Töpfern. Wenn man Geduld und Glück hat, kann man auch Gruppen von Managern beobachten, wie sie gemeinsam versuchen Kugeln durch lange Röhren kullern zu lassen.

Ansonsten sind wir dort, ohne Nebel, auf den Felsen herumgeklettert und haben die tolle Landschaft in uns aufgenommen. Zurück wollten wir die Insel dann noch runden, kaum waren wir am Scheitelpunkt angekommen, kam auch schon wieder der Nebel. Noch einmal ging es mit Kompass zum gegenüberliegenden Ufer, an dem wir uns dann in Sichtweite zurück in unsere Bucht tasten konnten, natürlich wieder mit achterlichem Wind, aber diesmal ohne Spi. Der Nebel lichtete sich aber bis zum Hafen nicht mehr. Der Herbst schien nicht mehr weit. Das hielt Julius und





Pünktlich um Neun wie immer...! Wanderjollen in Schwedens Schären 04.-19.08.2003 Von Silke Pahl und Thomas Bartsch

Pünktlich um Neun wie immer...!

Wanderjollen in Schwedens Schären-
garten 04.-19.08.2003

Weil's so schön war, sollte es ein weiteres Mal in die schwedischen Schären gehen und so trafen sich am 04.08.2003 "pünktlich um neun wie immer", also etwa gegen 18 Uhr, zehn segelbegeisterte Wanderjoller in Travemünde an der Abendfähre nach Trelleborg. Doch bevor es an Deck der "Nils Holgerson" gehen konnte, musste erst einmal ein neues Mitglied in unserer Gemeinschaft gebührend mit Sekt begrüßt werden. Mit von der Partie war der neue "Popeye", ein 20er Jollenkreuzer und gelb wie der alte Popeye (H-664), doch mit 7,55 m genau 1,55 m länger und mit 1.100 kg deutlich schwerer. Unser neues "Transportschiff" wurde von allen bewundert und so manch einer dachte dabei an den schier unermesslichen Stauraum – auch wenn der eine wohl mehr die Bierfässchen und der andere doch mehr sein Spessartwasser im Sinn hatte!

Dieses Mal fand die erste H-Jollen-Wanderfahrt statt, die nicht ausschließlich aus H- Jollen bestand, denn es war auch ein Delphin mit nur 4,20 m Länge mit am Start, der unseren bootslosen Schotten Florian aufgenommen hatte.

Je nach Hunger begab sich jetzt ein Teil der Mannschaft zum sehr empfehlenswerten Käptn's Dinner zu "Oxkött, Fläsk och Fågel" inclusive aller Getränke für 19,-€. Wobei die Qualität der Fähren bezüglich Ausstattung und Verpflegung, dies sei vorab vermerkt, sehr unterschiedlich ist.



(Ankunft in Trelleborg)

Nach einem ausgedehnten Frühstück und dem obligatorischen Ankunftsfoto ging's dann auf den langen Weg Richtung Stockholm. Alle 100 km legten wir kurze Pausen ein und erreichen gegen 18:30 Uhr Nävekvärn, einen kleinen Hafen 100 km südwestlich von Stockholm mit Slipanlage, Kran und Campingplatz. Also, alles was das Herz des Wanderjollers begehrt, und doch wollte der Hafenermeister wissen: "Wie um alles auf der Welt kommt ihr von Hamburg auf die Idee nach Nävekvärn zu kommen?" Wie? Ganz einfach: siehe zum Thema Literatur und Vorbereitung auch "Die Wanderfahrt im Überblick".

Noch am gleichen Abend wurden die beiden Holzschiffe zu Wasser gelassen und ein Krantermin für den Jollenkreuzer vereinbart. Nach dem Zeltaufbau gab es "schnelle Wanderküche" aus Nudeln mit Thunfisch-Tomatensoße, womit sich Florian und Joachim die ersten Kochmützen der diesjährigen Wanderfahrt verdienen.

Ssssssssst, ssssst! Irgendwann im Verlauf des gemütlichen Zusammenseins am ersten Abend in

Schweden mussten wir feststellen, dass wir in den kommenden Wochen einige unliebsame Begleiter haben werden. Richtig, kein Urlaub in Schweden ohne Mücken und - zu unserem Leidwesen - leider auch nicht ohne Mückenstiche!

Am nächsten Tag brachten wir dann auch die Kunststoffboote ins Wasser und gönnten uns einen ganzen Tag zum Einsegeln und "Vor"-Packen, damit wir dann am Donnerstag "pünktlich um neun wie immer" Richtung Stockholm lossegeln konnten. Bei N 3-4 und leicht bewölktem Himmel war es ein wunderbarer Einstieg in den Urlaub. Das Wetter klarte immer weiter auf und so schälten wir uns nach und nach aus den Schichten unserer Segelklamotten.



(Unser Commodore hat alles fest im Griff)

Wir fuhren in zwei Gruppen, damit auch unser Kleinstster, ein Delphin mit nur 4,20 m, nicht verloren ging. Doch schnell zeigte sich, dass auf raumen Kurs der Tempounterschied zu den zwei alten H-Jollen gar nicht so groß war. Am Abend trafen sich alle auf Lilla Trässö wieder und für die Schwedenanfänger war es wieder schier unglaublich, wie viele größere und kleinere Inselchen so in der Ostsee verstreut liegen, und alles nur, um den armen Navigator an den Rand der Verzweiflung zu bringen. Es braucht nur folgende harmlose Frage: "WO sind wir???!?"

Zum ersten Mal konnten die Schweden-Neulinge die wunderbare Infrastruktur bewundern, die die kleinen schwedischen Inselchen bieten, Plumpsklos inclusive, die in den Seekarten als Häuschen mit Herz eingezeichnet sind. Auf Lilla Trässö fanden sich zwar keine öffentlichen Stege, doch waren Ringe in den Fels eingelassen, so dass die Boote gut vor Heckanker liegen konnten.



(Lilla Trässö)

A propos Anlegen und Ankern: Hier folgte jetzt die kleine Ankermanöverkunde Teil 1, vorgestellt von der Goden Wind-Crew: Nach einem perfekten Anleger sprang Vorschoter Thomas an Land und verlängerte professionell die Vorleine, damit Steuerfrau Silke den Goden Wind ein gutes Stück rückwärts paddeln konnte. Ankerleine am Ende festgebunden, Anker raus und an der Vorleine zurückziehen. Pustekuchen, der Schotsteg (war wohl keiner) ging auf und nichts

konnte einen pflichtbewussten Schotten (und Ehemann) davon abbringen, ins Wasser zu gehen, um das Ende der Leine wieder zu ergreifen. Silke rief, er solle an Land bleiben, schließlich war sie schon dabei wieder an Land zu paddeln.

Aber mal ehrlich, welcher Ehemann hört schon auf seine Frau?! Endlich fiel Silke das Schlüsselwort ein: "**Deine Schwimmweste!**" Aber genau auf dieses Stichwort hatte die Automatikweste gewartet – und füllte sich mit einem lauten POFF. Und, was sagte der doch etwas überraschte Schotte dazu? "Ich wollte meine Frau wiederhaben und außerdem sollte man die Automatikwesten regelmäßig auf ihre Funktion prüfen". Darauf lässt sich kaum was sagen, wo er recht hat, hat er recht.

An diesem Abend nahm noch so manch einer ein unfreiwilliges Bad in der Ostsee, als er auf den glatten, algenbewachsenen Felsen abrutschte. Endlich waren alle Zelte aufgebaut und es gab die nächsten wohlverdienten Kochmützen für die Crew von Frau Ebert, die ausgezeichnet kochte und mit bunten Bratkartoffeln und Salat die hungrigen Seglermägen füllten.

Wir hatten Glück mit dem Wetter, die Sonne schien und der Wind bließ mit 3-5 aus Nord, so dass der Goden Wind trotz einem Reff und vollbeladen zeitweise mit mehr als 9 Knoten dahinschoss. Es war Segelspaß pur. Während sich Frau Ebert und der Delphin in Festlandsnähe durch die Schären zwängten, fuhren die drei übrigen Boote außen herum, wo sich große Freiflächen und enge Sunde abwechselten.

Im Sund kam der Wind an der engsten Stelle natürlich immer genau von vorn und drehte im letzten Moment vor der Tonne sooooo ungünstig ... Mit viel Geduld, denn zwischenzeitlich ließ der Wind uns ein wenig im Stich,

kamen wir dann endlich durch. Zum Abend trafen wir uns auf der Insel Sävö wieder, wo eine kleine geschützte Bucht zum Übernachten einlud. Eine große Portion "Pasta Arrabiata"* rundete diesen wunderbaren Tag ab.



(Steuermannsbesprechung auf Sävö)

Am Samstag, pünktlich um neun wie immer, sprich 11:30 Uhr, legten wir bei gewohntem Wind Nord 3-4 und heiterem Himmel ab. Ganz Schweden war heute auf dem Wasser. Die Motorbootfahrer fuhren mit großer Vorliebe wenige Meter an uns vorbei und setzten dann mit ihren steilen Heckwellen unsere Boote unter Wasser. Na, man gut, dass die Lenzer so gut arbeiteten. Auf dem Weg über Trosa kamen uns zu allem Überfluss noch ein ganzes Dickschiffregattafeld, alle unter Spi, im Sund entgegen. Da wurde es so richtig eng im Fahrwasser. Mit dem letzten Windhauch des Tages erreichten wir gerade noch den Campingplatz von Trosa und konnten später am Abend auch Benno in unserem Kreis begrüßen, der nach Stockholm eingeflogen war, um die Crew von Frau Ebert zu verstärken, und der gerade noch rechtzeitig kam, um die letzten Köttbölller auf chinesische Art abzubekommen.

Am Sonntag legten wir einen Ruhetag ein, der zum Einsegeln, Basteln, Faulenzen oder zur "Stadtbesichtigung" genutzt wurde. Trosa ist ein liebliches kleines Städtchen, das schon einen Abstecher Wert ist – und die hausgemachten Waffeln im Gärd Kaffé sollte man sich wirklich nicht entgehen lassen.

* Bereits abgedruckt im Verklcker 3/2003. Es ist geplant, alle Rezepte in hordentauglichen Mengen in den nächsten Verklcker-Ausgaben in der Rubrik "Wanderjollenküche" vorzustellen. Viel Spaß beim Nachkochen! Die Kochmützen haben sich alle Crews wirklich verdient.





(Na, wo kommt das viele Wasser bloß immer her?)

Noch ist Stockholm für uns erreichbar und so wird als nächste Etappenziel die Insel Öja angepeilt, das mit seinem Hafen Landsort den letzten Außenposten vor der schwedischen Küste bildet. Die Strecke ist mit ?? Seemeilen für die H-Jollen gut erreichbar. Doch bei 4-5, in Böen auch schon mal 6 Windstärken, kommt unser kleiner Delphin nicht mit. Während die als Begleitschiff abgestellte Goden Wind Crew auf und ab kreuzt, kämpft Joachim mit der Welle, die für ihn einfach zu hoch wird, als wir aus der Landabdeckung hinaus kommen. Bei einer Wende, genau in eine Welle hinein, schwappt dann so viel Wasser in den Delphin, dass er vor dem Wind in eine Bucht am Süden von Askö abläuft, um das Boot erst mal zu lenzen und sich von dem Schreck zu erholen. Goden Wind gesellte sich kurze Zeit später hinzu und ging ebenfalls vor Anker und versuchte, Kontakt zur anderen Gruppe aufzunehmen. Es dauert eine Weile, bis wir die zweite Gruppe per Handy erreichen, die zu der Zeit auf dem offenen Wasser zwischen Askö und Öja gegen Wind und Wellen kämpften und schließlich auch froh waren, als sie Öja erreichten.

Da es nicht möglich war, den Delphin nach Öja zu bekommen, beschlossen die beiden Boote, im Schutz der Inseln und raumem Wind nach Trosa zurückzukehren. Als Treffpunkt für den nächsten Tag wurde Arkholmen ausgemacht.

Das war nun eine echte Premie-

re. Zum ersten Mal auf einer Wanderfahrt wurde die Gruppe getrennt. Da hatten wir das Malheur – die Töpfe, die Kocher und die größten Esser waren auf Öja – das Essen, die Köche und das frische Hühnerfleisch in Trosa. Während auf Öja das Abendbrot improvisiert wurde, trösteten sich die Umkehrer in einem wunderbaren Restaurant in Trosa. Schade war nur, dass wir unser Ziel, Stockholm unter Segeln anzulaufen, nun nicht mehr erreichen konnten.



(Trosa)

Wieder vereint in einer kleinen, aber sehr komfortablen Bucht auf Arkholmen demonstrierte Manfred nach der theoretischen Einweisung einige Tage zuvor jetzt sehr eindrucksvoll den praktischen Teil der kleinen Ankermanöverkunde Teil 2. Nur wenige Zentimeter trennten Popeye vom Steg als Manfred die Ankerleine aus der Hand rauschte und in der Bucht versank. Ein lautes Fluchen war zu vernehmen. Jetzt beobachteten alle Wanderjollies ganz gespannt vom Ufer aus, was passiert, wenn man das Ende der Leine nicht festgebunden hat. Bei klarem und nicht zu tiefem Wasser bietet sich das Schnorcheln an. Leider findet sich seichtes Wasser in Schweden nur sehr selten und der Boden ist voller Schlick. Deshalb empfiehlt es sich, den Reserveanker einzusetzen, mit dem dann quer zum ersten Ankermanöver nach der Ankerleine geangelt wird ("Ach dafür ist der Reserveanker da!"). Nach mehreren Anläufen hatte diese Taktik Erfolg. Nach dieser eindrucksvollen Demonstration - Vielen Dank, Manfred! - wird wohl niemand mehr vergessen, seine Ankerleine anzubinden, außer er verwendet eine Schwimmleine wie Bobo ...



(Ankermanöverkunde in Theorie und Praxis + Ausschnittvergrößerung)

Am Abend gab es dann indonesisches Hühnchencurry mit Kokosmilch und Tamarindensoße in der gemütlichen Seglerklause an einem fast perfekten Lagerplatz, den der örtliche Segelklub mit viel Aufwand eingerichtet hat und der uns auch gerne einen kleinen Obolus von 100 skr wert war.

Glücklich wieder vereint, wurden am Lagerfeuer und beim Bier die Erlebnisse der beiden letzten Tage ausgetauscht und Pläne für die Weiterreise gemacht. Ein großer, kitschig orangefarbener Vollmond komplettierte das Arrangement. Der letzte machte das Licht aus, und das war wohl weit nach Mitternacht.

Am nächsten Tag entschädigte uns strahlender Sonnenschein für das rauhe Wetter der vergangenen zwei Tage. Den ersten Teil der Reise genossen wir relaxtes Segeln mit ausgebaumten und ausgereiften Segeln und faul auf dem Vorschiff liegenden Vorschotern, die in die Segel pusten mussten, damit es überhaupt voranging. Dann ging es durch einen schmalen Sund zurück und natürlich mussten wir kreuzen. Am Wind ging es weiter, als plötzlich ein "Roppropp" die Crew auf dem Goden Wind aufschreckte. Ein böser Blick traf den armen Navigator, der mindestens ebenso erschrocken war. "Äh, nein, auf der Karte war nichts!" Später stellte sich heraus, dass vorher auch schon Frau Ebert diese wohl weit und breit einzige Untiefe gefunden hatte. Vielleicht sollten wir uns die nächste Reise

vom schwedischen Vermessungsamt sponsern lassen.

Im Hafen von Lacka, einem kleinen Inselchen auf dem Weg zurück nach Nävekvärn, machten wir diesen Abend fest, wo wir geringen Wassertiefen und überhohen Stegen zu kämpfen hatten. Pfuuh, Klimmzüge waren noch nie meine Stärke. Schnell waren unter den kritischen Augen von Schafen und Kühen die Zelte aufgebaut und dann gab es passend zum inzwischen kühler gewordenen Wetter Sauerkraut und Salzkartoffeln, dass wir in einer offen stehenden Hütte genossen, in die wir uns vor Wind und Regen flüchten konnten.



(Zwei Honigkuchenpferde grieren um die Wette)

Eigentlich passte die Planung ganz genau, so dass wir an den verbleibenden Segeltagen mühelos nach Nävekvärn zurück segeln konnten. Doch jetzt machte uns Rasmus einen Strich durch die Rechnung. Ein kräftiges Tief war im Anmarsch und der Wetterdienst sagte für den folgenden Tag Windstärken von 5-6, in Böen 7-8, voraus. Am Donnerstag mussten wir eine Zwangspause einlegen. Regenschauer fegten über uns hinweg und der Druck fiel in wenigen Stunden um 25 hPa nur um kurz darauf rapide wieder um 20 hPa anzusteigen. Eine Windmessung auf einer Wanderung auf der Luvseite der Insel bestätigte die Prognose.

Da wir nachmittags die Hütte räumen mussten – die Besitzer kamen und

wollten selbst einige Tage in der Hütte Urlaub machen, war Erfindungsgeist gefragt. Aus Planen, Bootshaken, Kabelbindern und dem beliebten Panzerband bastelten wir uns ein Gemeinschaftsunterstand in dem gekocht, gefrühstückt und sogar Geburtstag gefeiert wurde.

Am Freitag wurden die Essen- und Wasservorräte ein wenig knapper und so nutzten wir die erste Gelegenheit zum Ablegen, als der Wind vorübergehend ein klein wenig abflaute. Ziel für den Tag war Trosa, der nächstgelegene Hafen mit Slipanlage für die Jollen und Kran für Popeye. Aber Wind und Wellen ließen dem Delphin keine Chance. Trosa war nicht zu erreichen und so trafen sich die Boote am Süden von Sävö ("Wie bremsst man eigentlich mit Strom?"). Nach reger Diskussion fiel die Wahl auf Öxelösund als Ausweichhafen, den man mit etwas Glück noch erreichen könnte, zumal am Nachmittag der Wind auch noch auffrischen sollte. Doch nach den ersten Kabellängen traf der Wind eine andere Entscheidung. Der Delphin hatte heftig mit Wind und Wellen zu kämpfen und hatte keine Chance, die nötige Höhe zu laufen. Goden Wind eilte mit flatterndem Groß, aus der Hand gefahrener Fock und Vorschoter im Trapez zur Hilfe, auch Frau Ebert kam noch hinzu.

Als das Freibord beim Delphin immer geringer wurde, liefen wir die nächstbeste Anlegemöglichkeit auf dem Festland an. In einer geschützten Bucht fanden wir eine gepflegte Steganlage, die zu einer Ferienanlage der Firma Astra-Zeneca gehörte. Die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft des Verwalters, auch ein Segler, war grenzenlos, als wir wie begossene Pudel unser Boote festgemacht hatten. Spontan stellte er uns das große Gemeinschaftszelt und ausreichend Platz für unsere Zelte zur Verfügung. Langsam tauten wir in der Sauna wieder auf, wenn auch Lennart zu einem unverhofften Bad in der Ostsee kam, weil sich bei Frau Ebert die Bugleine gelöst hatte und nur noch an der Mooringboje hing. Trocken und warm konnten wir den

Segeltörn mit einem zünftigen Grillabend im Feten-Tipi der Ferienanlage beenden.



(Guten Appetit!)

Den Sonnabend nutzen die Wanderjollies dann, um etwas zu entspannen und die Jollen wieder auf die Trailer zu verladen, während sich Popeye mit Manfred, Regina und Florian auf den Weg nach Nävekvärn machte, dem nächsten Hafen mit Kran. Einen kleinen Nachteil haben diese Jollenkreuzer ja doch ...

Zum Abschluss ließen wir uns einen Besuch in Schwedens schöner Hauptstadt nicht nehmen und fuhren mit Auto und Bahn nach Stockholm, um die Stadt zu Fuß und per Hafenfähren zu erkunden.

Einstimmig wurde beschlossen im nächsten Jahr den Stockholmer Schärengarten zu besegeln. Schließlich haben wir alle schon den Kartensatz – und es wäre doch schade, wenn dieser einfach so in den Schränken verstauben würde.



(Wiedersehen, bis bald in Schweden!)





Angebote Alt-H-Jollen, Holzrigg

Alt-H Jolle umständehalber abzugeben Preis: 2900 Euro
Umständehalber abzugeben: Drei Segelanfänger haben viel Zeit und Arbeit in dieses Boot investiert, und können leider die Früchte dieser Arbeit nicht mehr genießen. Aufgrund beruflicher Veränderungen geben wir das Boot -komplett aufgearbeitet, aber noch nicht segelfertig - in Liebhaberhände ab.
Liegeplatz: Elstal bei Berlin. Besichtigung in Elstal bei Berlin jederzeit möglich.
Länge: 6,20 m
Breite: 1,50 m
Tiefgang: 0,40 m
Material: Vollholz, Mahagoni auf Eiche geplankt
Baujahr: ca. 1950
Kategorie: Alt H-jolle
Zustand: 2002 komplett aufgearbeitet
Besegelung & Rick: Focksegel und Großsegel vorhanden, aber noch nicht getestet
Zubehör: Außenborder 2 PS
Bemerkungen: Unterbodenfinishing fehlt noch (letzte Schicht), Material wird mitgeliefert.
Kontakt: über E-Mail sabine.schadow@web.de oder ute.wirth@gmx.de.

H-Jolle Baujahr: 1950; viele Neuteile, Segel, Persenning, Schwertkasten, Raum Norddeutschland. Preis: VS
Tel. : 0177/6219670

ALT H-Jolle H-197

infos unter http://www.boatshop24.com/web/de/boote/m/index_1461_1191877_H.htm
Vielleicht weiß einer von Ihnen wer diese Jolle kaufen möchte. Wäre schade, wenn sie jetzt 2 Jahre an Land stehen würde.
Preis: 2100,- € VHB
Mit freundlichen Grüßen von Fehmarn
Stefan Nowak
--
Stefan Nowak
Strandallee 7
23769 Fehmarn OT Burg
- Burger Segler Vereinigung -
BSVStefan@aol.com
www.BSVStefan.beep.de

H-Jolle Mahagoni segelklar, Hochtakelung, neuwertige Segel, Lattengroß FP 1800,- €
Wolfgang Haack, 29456 Hitzacker, Tel.: 05862 1467 od. 0171 4168750

H 65 Bj. 1956, Vollholz Mahagoni/Eiche, 2,00 m breit, guter Zustand, vor 5 Jahren überholt (Schwertkasten neu, Klarlack, Unterwasserschiff Teerepoxid-Antifouling), Bodenbretter Eiche hell; Gabelpinne (original), Stahlschwert, Alu-Ruderblatt; 7/8-Rigg aus Holz, innenliegende Fallen, Doppelwanten, Saling, Achterstag u. Vorstag trimmbar, Patentreff, Traveller; Original-Baumwollsegel (sehr guter Zustand) m. geflochtenen Tauwerksliken; Original-Außenborder mit schräg ins Wasser ragender Welle; Persenning (3 Jahre alt), Zubehör; kein Trailer; Liegeplatz z.Z. Heidelberg, Preis 2200,- € VHB
Rainer Böhm, e-mail: Ingeborg.Boehm@gmx.de (leider keine weiteren Anschriftendetails vorhanden; d. Red.)

H 119 Bj. 50, Eiche, guter Zustand, Hochtakelung, Lattengroß VHB 1500,- €
Stephan Poppe, Tel.: 0385 5932285 oder 030 97005055

H 155 Bj. 1934, Mahagoni-Vollholz, Hochtakelung, segelklar, guter Zustand, Ganzpersenning, Marina-Außenborder, Trailer VHB 5000,- DM
Jörg Gronewold, Emsstr. 4a
2884 Kirchweyhe (bei Bremen), Tel.: 04203-787952

H 259 Bj. 55, Drewitz-Riss, Gaffel, Holzvorstag/Rollreff, 2 Groß (1 Lattengroß), 1 Fock, 2 Genua, (alles original Baumwolle), restauriert/Epoxirumpf gelb lackiert, neuer Sliptrailer mit Winde
VHB 3800,- €
Tel.: 04526-339213

H 454 Bj. 60, holzmäßig gesund, Niroschwert, ältere Segel
VHB 4000,- €
Volker Huckriede, Finkenweg 7
32289 Rodinghausen, Tel.: 05746-622

Restaurationsobjekte, sowie gebrauchte und neuwertige Trailer
Olaf Dede, Tel.: 04134 8631

Restaurationsobjekte, auch gaffelgetakelt,
Anfragen bei Michael Krieg, Tel.: 04527-1762 oder
m.krieg@t-online.de

H-Jolle Lehmann/Berlin 1935/36, Mahagoni auf Eiche, liebevoll restauriert, Hochtakelung mit Holzvorstag und Lattengroß, Beschläge weitgehend original, Groß, 2 Vorsegel, Aubo König 3(?)PS, Persenning, Zubehör (ohne Trailer).
VHB 2000,- €
Jan Blieske, Bleibtrest. 4
10623 Berlin, Tel.: 030 70509380 od. 0172 3912258
e-mail: jan@blieske.de

Verkaufe meine H-Jolle H71 1947 Rohn-Bielersee, Mahagoni-Eiche 1993 gestäubelt, Peitsch-Gaffelrigg, 3-fach besegelt, 1 Satz Segel neuwertig, Vollpersenning
Preisvorstellung CHF 5.000,-
Thomas Freund
e-mail: thomas.freund@swagelok.com

Angebote formverleimt

H 814 Kother-Bau, Grunewald-Riss, Rumpf grün, Deck natur, 2 Groß, 2 Fock, 2 Genua, 1 Spi, Harbeck-Trailer VHB 5900,- €
Günter Müller, Bankstr. 12, 47441 Moers, Tel.: 02841 21812, Fax:02841-921832 e-mail: pelzmoden.mueller@t-online.de

H 2000 Kalb-Riss, komplett m. Besegelung, Transportpersenning, Trailer
Preis 11490,- €
Bootswerft Fricke&Dannhus, 45459 Lembruch
Tel.: 05447-274 oder 05443-1085

H 2001 Kalb-Riss, Bergner&Fuchs, Bj 1991, 1 Groß, 3 Vorsegel, Spi, Trailer Harbeck TÜV 2004
VHB 10000,- €
Dr. Eckhard Koch, Lütje Delle 13
31515 Wunstorf, Tel.: 0511601221 od. 05033 2417

H 2009 Kalb-Riss, Bau Bergner, sehr gepflegt und wenig gesegelt, Groß, Genua 12 m2, Genua 10 m2, Fock 7,5 m2, 2 Spinnaker, Transport- u. Liegepersenning, umfangreiches Zubehör (u.a. 2. Mast), neuer Harbeck-Trailer.
Preis VHS
Hans Willms, Moorbekweg 32
28816 Stuhr, Tel. 0421-560309

H 2068 Kalb-Riss, Bergner-Bau 2001, Carbon-Rigg, Carbon-Schwert u. Ruder, komplett incl. Segel und Zubehör
Preis VHS je nach Ausstattung
Thomas Bergner, Industriestr. 30
24610 Trappenkamp, Tel.: 04323-910944

H 796 "Aufwind" Bj. 1980, ex Joker, Meisterboot. Fricke & Dannhus, Rumpf weiss, Deck natur, 1 Gross, 2 Fock, 1 Genua, 1 Spi, Trailer.
Preis Euro 3.700,-
Werner Zimmer, Oberbilker Allee 27
40215 Düsseldorf, Tel. 0211/33 29 19, Fax 0211/33 20 80
Mobil: 0172/2 10 60 90
e-mail: Galerie.Zimmer@t-online.de





Angebote Vollholz/flexibles Rigg

H 572 Bj 1967, „Miss Marple“, Mahagoni auf Eichenspannten, Alu-Rigg, 6 Segel, 7 mal klar lackiert, Trapez, Heku-Trailer m. TÜV, Preis 5900.-VHB Jürgen Doldasinski, Tel. 04203-3809e-mail 042033809@t-online.de

Angebot Kunststoff

Verkauf BDS H-Jolle H1018

GFK/Holz, Bj.1985, Refit 2000: alle Beschläge erneuert (Ronstan), neues Rigg, neue Segel, neuer Trailer, neue Persenning, neue Transportpersenning (2002) regatta- und tourentauglich.

Verkauf wegen Neuanschaffung

Winterpreis 3500,- €

Carsten Hansen SCA Arendsee 039384/21777 oder 039384/21890

Verkaufe H-97

BDS, 6,2 x 1,9m, Trapez, komplett überholt 2000-2001, Regattasegel

(Volkman) aus 2000/2001, Spi Beilken, Beschläge neu Ronstan,

EPRA-Straßentrailer 1996 mit 100 km-Zulassung.

Die Jolle hat im Gegensatz zu den meisten anderen BDS-Jollen einen durchgehenden Doppelboden (wie die Kalb-Risse), der Spiegel ist offen mit 2 Klappen. Vom Original ist nur der Rumpf, Mast und Baum sowie das Schwert übriggeblieben, der Rest ist neu.

EUR 3.900,-

Marcus Eigen 0172-2630699 e-mail:sbt-duesseldorf@web.de

Wanderjolle Typ H-Jolle, L=6.20 m, B=1.93 m, familienfreundlich, GfK/Holz, topgepflegt, mit Heku-Trailer.

4800.- VHB

Roland Stephan, Zum Osteresch 17

26897 Esterwegen, Tel.: 05955-902399

H 360 BDS-Nr., GfK-Compositbau 85, Ernst-Riß, Eigenbau, neue Segel, Trapez, Spi, Slipwagen

Preis VHS

Wolfgang Röseler, Luninkhofstr. 14

44287 Dortmund, Tel.: 0231-445513

H 2047 DSV, Bj 97, Kunststoffrumpf, Deck natur, guter Zustand, Alu-Rigg, 1 Stand Segel

VHB 6000.-€

Dietmar Schramm, Osterburger Str. 11

39619 Arendsee, Tel.: 039384 21684 od. 0170 9037321

Angebote Zubehör

Verschiedenes Zubehör:

- 1.) Genua I UK, 250,-
- 2.) Genua I CO, 200,-
- 3.) Genua II Beilken, 200,-
- 4.) Genua II Beilken, 150,-
- 5.) Spi UK, 300,-
- 6.) Spi-Baum Alu, 80,-
- 7.) Baumpersenning, 15,-
- 8.) Baumstütze, 20,-
- 9.) Hebevorrichtung für Liegeplatz, 40,-

Für Exoten:

- 1.) Europe-Segel North V4, 150,-
- 2.) Kopf für Ruderblatt, 25,-
- 3.) Schwert- und Ruderblatttasche ClownSails, 30,-

Lars Christiansen, Schanzenstr. 103

20357 Hamburg, Tel.: b 04162/945713, e-mail larsx@web.de

H-Jollen Anhänger

Aufbau mit Pritsche und Planengestell/Plane (also kpl. geschlossen).

Eigenbau 2001 Gebremst 800 KG ZGG. Innenhöhe ca. 150 cm, so dass die Segel in Hängetaschen über der Jolle Platz haben.

Ebenso der Mast, wenn das Zugfahrzeug kein Kombi ist. Integrierter Slippwagen.

Auf- bzw. abladen innerhalb 2 Minuten. Hunderterzulassung für fast alle Zugfahrzeuge möglich.

Preis 2.900 €

Näheres unter: 07306/923550, 0171/6545145,

e-mail: reiner.herget@t-online.de

Bilder können auch angefordert werden.

Segel zu verkaufen:

Fock ca 7,5qm Fa.UK aus 1997 wenig gesegelt optimales Wandersegel 200,-€

Tobias Bartels

Wildenbruchstr. 56

40545 Düsseldorf

Tel.: p 0211/445100

Tel.: b 0211/9485911

e-mail:tobias.bartels@h-jolle.net

Segel 1 Groß 300.- €

2 Genua 12 m2 je 200.- €

1 Genua 10 m2 250.- €

1 Spinnaker 36 m2 pink 250.- €

Sonderangebot: Alle 5 Segel zusammen: 999.- €

Thorsten Gaubisch, Graf-Erpo-Str. 13

31515 Wunstorf, Tel.: 05031 3937, Fax: 05031 7798848

e-mail: hoernchen103@web.de

Alu-Rigg für H-Jolle, 2 Satz Segel

VHB 1900 €

e-mail: birgitstein@t-online.de, Tel.: 06236 61843

Alu-Mast und -Baum für BDS-H-Jolle.

DHJV - Michael Krieg, Obmann für klassische H-Jollen, Bootsdatei - Gebrauchbootnachweis - Geschichte der Klasse

Löja 6, 23715 Bosa, Tel.: 04527-1762 / 0160-919 458 40

Gesuche

Suche für Berliner H-Jolle H 482, Herta II / Mistral (Bj.1935) Gaffelrigg, möglichst mit Segeln. Wenn jemandem bekannt ist, wo so etwas liegt (darf auch Restaurierungsobjekt sein) bitte melden bei Tommy Loewe, 0162/1336715, e-mail: t.loewe@freenet.de.

Lattengroß auch älter, für H 507 (Fricke/Grunewald) Bj.59, Hochtakelung, Holzmast gesucht.

Hannes Thurm-Meyer

Tel.: 0421 344522, e-mail: Dr.Thurm-Meyer-Partner@t-online.de

Hallo, ich suche einen Trailer für meine neu erworbene H-Lolle. Kann ruhig etwas älter und dafür preiswerter sein. Falls nirgendwo noch einer in der Scheune steht... bitte an mich denken. Danke

beate.doekel@web.de

Für meine H 638 suche ich:

alle Informationen über die GfK-Koher-Jolle wie Prospekte oder Zeichnungen oder Kopien davon, Fotos von Schwertkasten, Spitrompete, Reitbalken und Winsch.

Wer noch Originalteile hat wie Schwertkastenabdeckung, Spinnakerkorb, Genuarutscher von ERMAT, Rollfock, gutes Großsegel bitte melden. Ich würde mich auch über Kontakte zu baugleichen Booten und deren Eignern freuen.

Wilfried Staake, 04171-64712, info@elvmusik.de

Robert Elfert, Sohn von Detlef Elfert (früher H 719 / SCN-Berlin), bietet sich für die Saison als Schotte an: 0179/8233360

Daniel Blake (Interessent von der Bootsausstellung Hamburg) bietet sich als Schotte für das Steinhuder Meer an. Bei Bedarf wenden an: daniel-blake@web.de oder Daniel Blake, Bönnerstr. 5, 31167 Bockenem





Deutsche H-Jollen-Vereinigung e.V.

Ansprechpartner

Der Vorstand

Vorsitzender	Wilfried Schomäker Kleine Wehe 17 26160 Bad Zwischenahn	Tel. p 04403/59750 b 04408/927-200, Fax: -207 e-mail: Wilfried.Schomaeker@h-jolle.net
Stellv. Vorsitzender/ Wandersegeln	Ditmar Meusel Marktstr. 8 31832 Springe	Tel. p 05044/1513 b 05121/1709 842 e-mail: Ditmar.Meusel@h-jolle.net
Techn.Obmann/Regattazentrale	Florian Stock Ziesauer Weg 38 39619 Schrampe	Tel. p 039384/27099 b 039384/2508 m 0170/9037321 e-mail: Florian.Stock@h-jolle.net
Kassenwart	Stefan Kriebel Kieler Str. 122c 24119 Kronshagen	Tel. p 0431/336021 m 0160/5545833 e-mail: Stefan.Kriebel@h-jolle.net
Alt-H-Jollen/Traditionspflege	Michael Krieg Löja 6 23715 Bosau	Tel. m 0160/91945840 e-mail: Michael.Krieg@h-jolle.net
Schriftführer/Verklicker- Redaktion	Tobias Bartels Wildenbruchstr. 56 40545 Düsseldorf	Tel. p 0211/445100 b 0211/948590 e-mail: Tobias.Bartels@h-jolle.net

In den Revieren

Berlin	Wilfried Götze Einödshofer Weg 3 12109 Berlin	Tel. 030/7039737
Düsseldorf	Tobias Bartels Wildenbruchstr. 56 40545 Düsseldorf	Tel. p 0211/445100 b 0211/948590 e-mail: Tobias.Bartels@h-jolle.net
Zwischenahn/Dümmer	Ulf Burmeister Mastenweg 43a 26160 Bad Zwischenahn	Tel. p 04403/626884 b 04403/4411 e-mail: Ulf.Burmeister@h-jolle.net
Hamburg	Peter Rehren Steinwegskoppel 10A 22359 Hamburg	Tel. p 040/6018695 m 0151/14752171 e-mail: Peter.Rehren@h-jolle.net
Alster	Klaus Steinbeck Hans-Mahler-Strasse 11 22309 Hamburg	Tel.: p 040/6319464
Kiel/Ostsee	Stefan Kriebel Kieler Str. 122c 24119 Kronshagen	Tel. p 0431/336021 m 0160/5545833 e-mail: Stefan.Kriebel@h-jolle.net
Steinhude	Thorsten Gaubisch Graf-Erpo-Str. 13 31515 Wunstorf	Tel.: p 05031/176825 e-mail: thorsten.gaubisch@h-jolle.net
Schleswig-Holstein	Michael Krieg Löja 6 23715 Bosau	Tel. m 0160/91945840 e-mail: Michael.Krieg@h-jolle.net
Arendsee	Florian Stock Ziesauer Weg 38 39619 Schrampe	Tel. p 039384/27099 b 039384/2508 m 0170/9037321 e-mail: Florian.Stock@h-jolle.net
Süddeutschland	Kersten Weichbrodt Isenschmidstr.4 81545 München	Tel. p 089/69375577 m 0171/4123610 email: Kersten.Weichbrodt@h-jolle.net
Schweiz/Bodensee	Adrian Götti Schützenmattstr. 14 Ch-8802 Kilchberg	Tel. p 0041/17152137 e-mail: Adrian.Goetti@h-jolle.net

Deutsche H-Jollen Vereinigung e.V.

Vom DSV anerkannte Klassenvereinigung



**Korrespondenz-Anschrift: Stefan Kriebel
Kieler Str. 122c
24119 Kronshagen**

Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zur
DEUTSCHEN H-JOLLEN VEREINIGUNG e.V. ab: _____

Name: _____ Telefon: privat: _____ geschäftlich: _____
 Anschrift: _____ Fax: _____
 Bootsname: _____ e-mail: _____
 Wert: _____ Geburtsdatum: _____
 Mitglied des Vereins: _____ Bootsnummer: _____
 Segelrevier: _____ Baujahr: _____

Aktiver Segler: ja nein

Der Jahresbeitrag beträgt **30 Euro** und ist jeweils bis zum 30. Januar zu zahlen.

Bar bezahlt am: _____ an: _____

überwiesen auf Konto: _____ **DEUTSCHE H-JOLLEN VEREINIGUNG e.V.**
 Sparkasse Kiel -(BLZ 210 501 70)
 Konto-Nr. 110 08 257

Durch meine Unterschrift erkenne ich die Satzung der Klassenvereinigung an.

Ort und Datum _____ Unterschrift _____

Einzugermächtigung

Name: _____
 Vorname: _____
 Straße: _____
 PLZ, Wohnort: _____
 Telefon: _____ Telefax: _____

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

Bankverbindung

Kontonummer: _____
 Bankleitzahl: _____ Name der Bank: _____
 Ort der Bank: _____

Ort und Datum _____ Unterschrift _____

