7,50 €

Nummer 3/2010
3. Quartal

68 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Auweia, eine Sommerreise in die schwedischen Schären

Mastenbau in der Niendorfer Bootsbauerei

Restauration Fejo, Teil 3

Goldpokal in Skälskör

Einladung

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

zur Jahreshauptversammlung 2010

Datum: Sonnabend, 20.11.2010, Beginn: 14:00 Uhr
Ort: Württembergischer Yacht-Club
Uferstr. 34 · 88045 Friedrichshafen/Bodensee · Tel. 0 75 41 - 3 74 88 87

Tagesordnung:

1.	*Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden*
	Feststellung der Beschlussfähigkeit
1.1	*Wahl des/der Protokollführer/in*
1.2	*Ehrungen und Gedenken*
2.	*Bericht des Vorstandes*
2.1	*Bericht des 1. Vorsitzenden*
2.2	*Bericht des Sportwartes*
2.3	*Bericht der technischen Obfrau*
2.4	*Bericht des Pressewartes*
2.5	*Bericht des Kassenwartes*
2.6	*Bericht der Kassenprüfung*
3.	*Entlastung des Vorstandes*
4.	*Neuwahlen*
	des 2. Vorsitzenden
	des Technischen Obmannes/-frau
	des WEB-Aministrators (Bestätigung)
	des 2. Kassenprüfers
5.	*Diskussion und Abstimmung über Vorschläge*
	des Vorstandes zur weiteren Attraktivierung
	des Folkeboot-Segelns (Vorlage)
6.	*Planungen 2011 und weitere Jahre*
7.	*Planung der JHV 2011*
8.	*Haushaltsbeschlussfassung*
9.	*Verschiedenes*

Zeitplan:
Beginn 10 Uhr
ca. 13 Uhr Ende der Versammlung
Mittagessen

Am Vorabend, Freitag den 19. November 2010, findet ab 18 Uhr ein erstes informelles Treffen der DFV-Mitglieder im Yachtclub statt. Dazu sind ebenfalls alle herzlich eingeladen.

DEUTSCHE FOLKEBOOT VEREINIGUNG E.V.

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Der oft beschriebene ‚Folke-Spirit' – wann war er in Reinkultur erlebbar? Bei der DM in Laboe. Nicht nur, dass die Vermessung stressfrei klappte, was der guten Vorbereitung von Traute und der professionellen Durchführung von Herrn Ahlers zu verdanken war, sondern auch die vielen Hilfestellungen für die Teilnehmer, wie das reibungslose Funktionieren des Kranens bei der Baltic Bay, das Verholen der Boote mit Schlauchbooten, das fachmännische Legen der Masten mit dem Jydgeschirr durch Sönke und Uli zeugen davon. Und dann die vielen kleinen, aber in der Summe wichtigen Aufmerksamkeiten wie nicht nur Stegbier, sondern auch alkoholfreie Getränke, Fischbrötchen als Snack und eine große Hilfsbereitschaft: Einem von uns war in der 1. Wettfahrt der Mast kaputt gegangen und am nächsten Tag konnte er bereits wieder mitsegeln, da ein Ersatzmast angepasst werden konnte. Mein großer Dank noch mal an den Laboer Regattaverein mit dem Vereinsvorsitzenden Rolf Brinkmann, der auch die Wettfahrtleitung äußerst professionell gestaltete und dem Wettfahrtobmann Sönke Durst, der immer für uns Teilnehmer gut gesorgt hat. An diese DM werden wir uns noch lange positiv erinnern...

Die Wind- und Wetterbedingungen in diesem Jahr haben alle Segler stark herausgefordert. Nicht nur die oft plötzlichen Wetteränderungen, sondern auch die Intensität der Niederschläge, verbunden mit Starkböen, machten uns zu schaffen. Besonders deutlich wurde das beim GOLD CUP in Skälskör, DK. Etliche Masten und Bäume gingen zu Bruch, Mannschaften gingen über Bord (s. auch mein Bericht). Diese Vorgänge verdeutlichen die Notwendigkeit von gut gewarteten Sicherheitswesten, die von Anfang bis Ende des

Segelns getragen werden müssen. Und weiterhin steigen die Anforderungen an die ‚gute Praxis der Seemannschaft', die es immer wieder zu trainieren gilt.

Auf der diesjährigen Sitzung der NFIA wurde die DFV aufgefordert, ein Meinungsbild über den möglichen, zukünftigen Einsatz von GPS-Geräten abzugeben. Bisher haben sich UK und Schweden für einen Einsatz ausgesprochen, Dänemark wird sich Anfang nächsten Jahres endgültig positionieren. Daher liegt dieser Ausgabe der FN ein Fragebogen bei, der auch noch die Frage der Dauer einer DM beinhaltet. Bitte faxt mir den Fragebogen bis zum 30.10.2010 zurück, damit ich der NFIA entsprechend antworten kann.

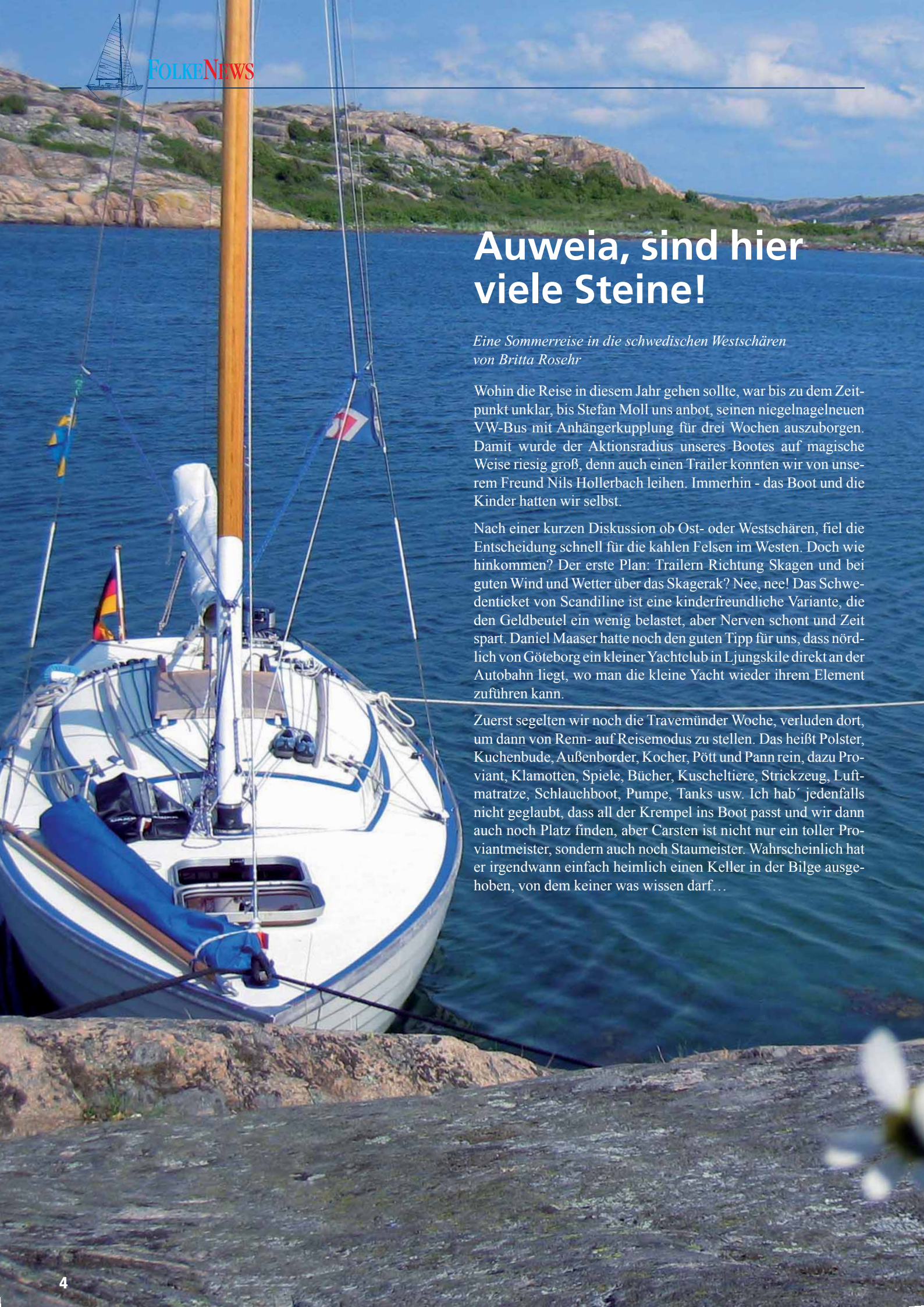
Die JHV in Friedrichshafen am 20. November steht an. Wichtigste Diskussionspunkte werden die Vorschläge zur Attraktivierung des Folkeboot-Segelns (und die der Mitgliederrekrutierung) sein. Im Protokoll der Flottenobleute (s. Bericht) könnt Ihr Euch vorab informieren. Aber genauso wichtig ist auch ein Mitdiskutieren an der JHV selbst. Ich freue mich auf ein zahlreiches Erscheinen von Euch am Bodensee.

Johannes Thaysen

Richtigstellung

In FolkeNews, Nummer 2/2010 benannten wir als Geschäftsführer der Folkebootzentrale Herrn Erik Schneider. Dies ist falsch, Geschäftsführer ist Herr Tarmo Absalon. Diesen Fehler bitten wir zu entschuldigen.

Die Redaktion



Auweia, sind hier viele Steine!

Eine Sommerreise in die schwedischen Westschären
von Britta Rosehr

Wohin die Reise in diesem Jahr gehen sollte, war bis zu dem Zeitpunkt unklar, bis Stefan Moll uns anbot, seinen niegelnagelneuen VW-Bus mit Anhängerkupplung für drei Wochen auszuborgen. Damit wurde der Aktionsradius unseres Bootes auf magische Weise riesig groß, denn auch einen Trailer konnten wir von unserem Freund Nils Hollerbach leihen. Immerhin - das Boot und die Kinder hatten wir selbst.

Nach einer kurzen Diskussion ob Ost- oder Westschären, fiel die Entscheidung schnell für die kahlen Felsen im Westen. Doch wie hinkommen? Der erste Plan: Trailern Richtung Skagen und bei guten Wind und Wetter über das Skagerak? Nee, nee! Das Schwedenticket von Scandiline ist eine kinderfreundliche Variante, die den Geldbeutel ein wenig belastet, aber Nerven schont und Zeit spart. Daniel Maaser hatte noch den guten Tipp für uns, dass nördlich von Göteborg ein kleiner Yachtclub in Ljungskile direkt an der Autobahn liegt, wo man die kleine Yacht wieder ihrem Element zuführen kann.

Zuerst segelten wir noch die Travemünder Woche, verluden dort, um dann von Renn- auf Reisemodus zu stellen. Das heißt Polster, Kuchenbude, Außenborder, Kocher, Pött und Pann rein, dazu Proviant, Klamotten, Spiele, Bücher, Kuscheltiere, Strickzeug, Luftmatratze, Schlauchboot, Pumpe, Tanks usw. Ich hab´ jedenfalls nicht geglaubt, dass all der Krempel ins Boot passt und wir dann auch noch Platz finden, aber Carsten ist nicht nur ein toller Proviantmeister, sondern auch noch Staumeister. Wahrscheinlich hat er irgendwann einfach heimlich einen Keller in der Bilge ausgehoben, von dem keiner was wissen darf…

Carsten, Edda, Skrollan und Frida (eine befreundete Familie aus unserem Segelverein in Neustadt) hatten sich eine Woche vorher keinen Bären aufgebunden, sondern „Culex“ (Mosquito 85) an den neuen Laster gehängt. Die Culex-Gang hatte schon mal vorgeschnuppert und alles für supergut befunden. Also ab die Post und hinterher. Nach neun Stunden Fahrt waren wir in Ljungskile angekommen und stellten uns auf eine Nacht auf dem Trailer ein. Doch da hatten wir die Rechnung ohne den tollen Hafenmeister Börje Wilhelmsson gemacht. Er kam gegen 19.45 Uhr in den Hafen und um 20.00 Uhr hatte Auweia schon wieder Wasser unter dem Kiel. So konnten wir sogar die erste Nacht schon wieder mit Mast und Kuchenbude an Bord schlafen.

Am nächsten Morgen stand uns noch das Einräumen bevor, bis dahin wusste ich noch nichts von Carstens oben erwähnten Qualitäten. Um 13.00 Uhr war alles verstaut und wir waren schon segelklar, also Leinen los und Kurs Richtung „Paradiesbucht“, einem Tipp von unserem Hafenmeister Börje.

Sofort war wieder klar, hier geht´s nur mit dem Finger auf der Seekarte. Links sind Steine, rechts sind Steine und dazwischen Schiffsgebeine! Zum Glück nur manchmal, aber ein eingetragenes Wrack in der Seekarte zeigte doch, was passieren kann, wenn man mal nicht so doll aufpasst. Am späten Nachmittag kamen wir dann in der Bucht an, wo uns allerdings kein Platz so recht zusagte. Aber in einer klitzekleinen Bucht weiter auf der gleichen Insel Hjältön konnten wir noch an der kleinen Schwimmsteganlage festmachen. Hier gab es sogar einen kleinen Strand und ein Herzhäuschen mit Plumpsklos. Das wurde von den Ponies auf der Insel offensichtlich nicht genutzt, denn überall lagen Pferdeäppel rum. Zu Gesicht bekamen wir die Vierbeiner allerdings nicht, dafür einige amtliche Ameisenhaufen im Wald. Nach der Inselwanderung belohnte uns der Bordkoch mit einem leckeren Abendbrot. Nach dem ersten Tag auf See fielen wir müde in die Kojen.

Am nächsten Morgen gings nach einem Bad und Frühstück wieder mal kreuzenderweise Richtung Bassholmen. Der frische SW (4-5 Bft.) ließ zwischen den Inseln des abknickenden Fahrwassers so schlagartig nach und der Strom (natürlich von vorn) ließ die Fahrwassertonne Tango tanzen. Der Außenborder war sofort gefragt, denn die Ruderwirkung strebte gegen Null. Also gings mit unserem sehr zuverlässigen, sehr ungewarteten Motor weiter durch das schmale Fahrwasser vorbei an einer Seilfähre und vielen schönen Liegeplätzen an den Felsen. In Bassholmen fanden wir noch einen Liegeplatz am Steg. Hier befindet sich eine wunderschöne Jugendherberge, wo man Eis kaufen kann, und ein kleines Bootsbaumuseum mit Hafenbecken. Unser deutscher Nachbar versorgte uns mit Wetterinfos. Das Boot kam von der Weser. Wieder einmal bewahrheitete sich die Aussage „die Welt ist ein Dorf“, denn das Paar war mit den Voreignern von Carstens X-95 befreundet.

Am nächsten Tag gings weiter nach Schnürsenkel, ach nee, das hieß ja Lysekil, aber irgendwie hört sich das auf Schwedisch fast an wie „Schnürsenkel“. Hier haben wir eigentlich nur festgemacht, um

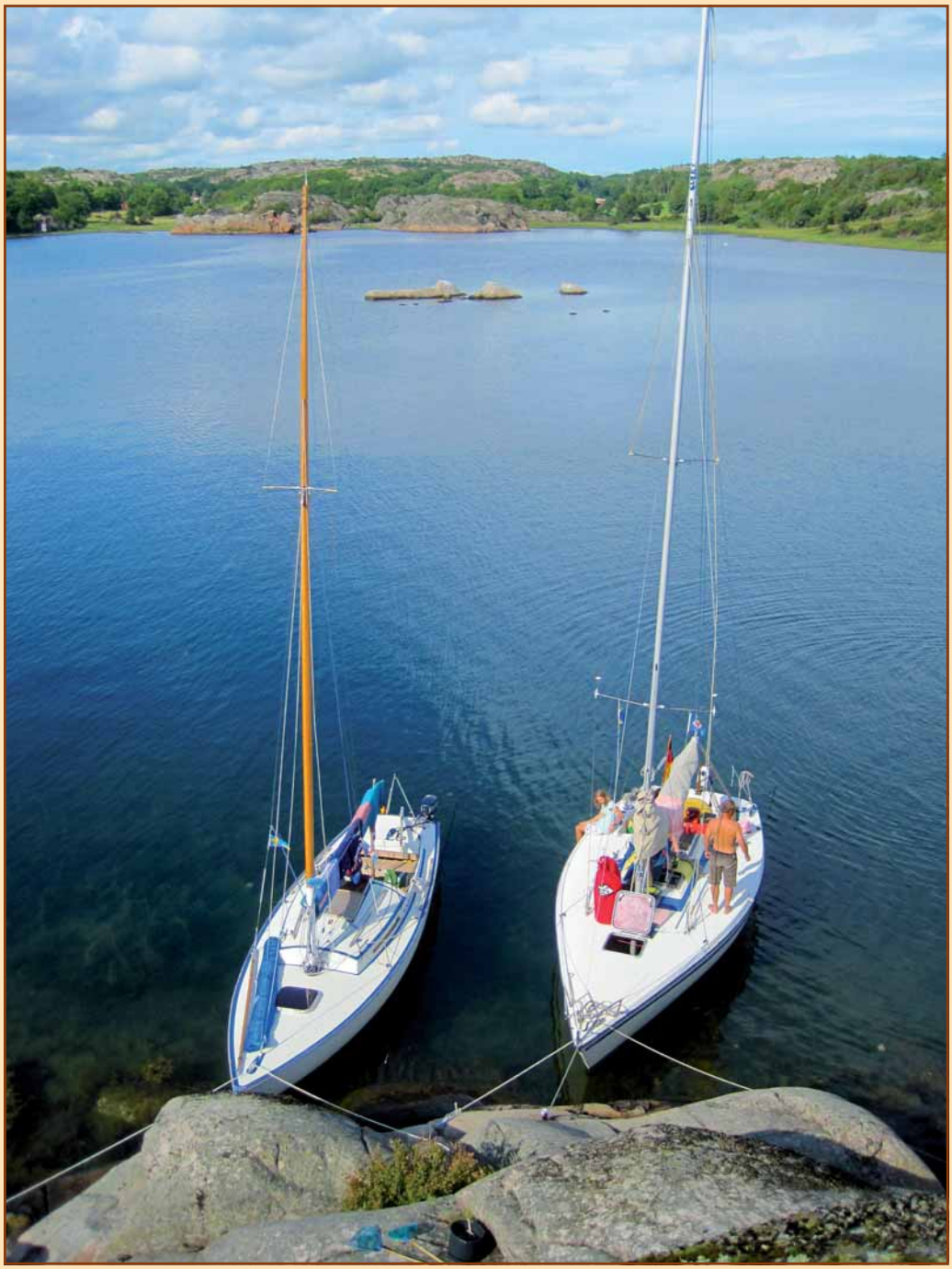
unseren Bargeldbestand aufzufrischen und Grünzeug, Brot und Joghurt einzukaufen und Wasser zu bunkern. Dann gings auch schon weiter Richtung Stora Kornö, wo wir die Culex treffen wollten.

Eine kleine Insel mit kleinen gepflegten Häuschen, auch auf dieser Insel gab es wieder ein Plumpsklo, das Duschwasser schien Regenwasser zu sein.

Gegen Abend kam die Culex um die Ecke, die Kinder waren ganz offensichtlich happy sich zu sehen. Wir haben zusammen Abendbrot gegessen und noch gequatscht bis es anfing, ein wenig zu regnen.

Am nächsten Tag segelten wir gemeinsam nach Malmön. Hier haben wir wieder nur eingekauft und Wasser gebunkert, um dann weiter zu segeln. Auf Keö ließen wir in einer geschützten Bucht unsere Anker fallen. Carsten und Frida pumpen das grüne Gummiboot „Emma“ auf und Frida paddelt los. Es gab sogar einen Acapulco-Sprungfelsen für mutige Arschbombenspringer. Einige Feuerquallen versuchten zwar, uns den Badespaß zu vermiesen, aber das haben sie natürlich nicht geschafft. Hier verbrachten wir zwei herrliche Tage. Edda hatte die Idee, für den Rest des Urlaubs jeden Tag den Liegeplatz zu verändern, ohne den Anker aufzunehmen. Ich glaube, das hätte klappen können. Wir haben auf einer relativ glatten Wiese das Wikingerspiel gespielt und Frida hat versucht ein Schaf zu fangen. Dieses Abenteuer endete damit, dass sie von den Schafen abgehängt wurde als die durch Dornenbüsche vor dem kleinen rosa Schaf mit den blonden Zöpfen geflüchtet sind. Irgendwann saß Frida ganz oben auf dem Berg und hielt etwas Weißes im Arm und weinte. Der Abstieg mit dem gefundenen Kanister, aus dem man ja so tolle Sachen bauen konnte, war dann doch zu schwierig, so dass das Vaterschaf den Nachwuchs vom Gipfel pflücken musste. Am Abend wurde Lachs gegrillt und die Seekarte beguckt, wohin die Reise dann gehen sollte. Wir hatten so viel von Smögen gehört, also sollte das unser Ziel sein.

Smögen war wie viel Orte an der Westküste durch den Fischfang groß geworden. Heute ist es im Sommer ein bisschen wie Timmendorfer Strand. Am Hafen ist an der gesamten Länge ein Steg errichtet worden, an dem dicht an dicht ehemalige Lager- und Fischerhäuschen zu Läden, Cafes und Restaurants umgebaut wurden. Hier tobte das Leben, allerdings wohl auch nur in den wenigen schönen Sommerwochen. Am Abend gingen wir alle zusammen Pizza essen. Später am Abend fing es an zu regnen, doch wie so häufig schien die Sonne am nächsten Tag wieder. Hier verabschiedeten wir uns voneinander, denn die Culex segelte wieder Richtung Süden und wir wollten unseren Bug noch ein wenig gen Norden richten. Der angekündigte Supermarkt in Smögen war nicht zu finden, also beschlossen wir, mit dem Boot nach Kungshamn zu fahren, wo laut Hafenhandbuch direkt am Hafen ein Supermarkt sein sollte. Mit vollem Wassertank, frischem Brot, Obst und Gemüse steuerten wir den Sotenkanal an. Das Segeln ist in diesem schmalen Kanal verboten. Er wurde von schwedischen Arbeitslo-

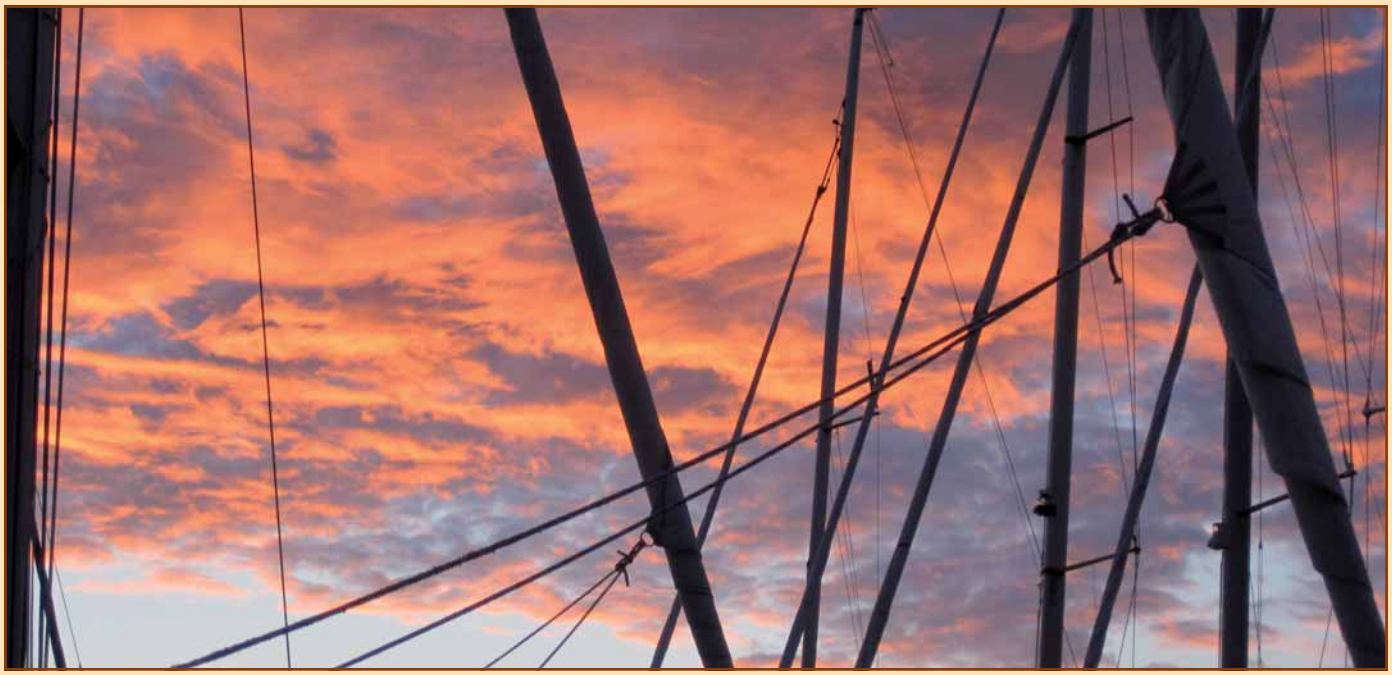


sen als Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gebaut, damit die Schiffe nicht an der rauen Außenseite der Schären und damit im Skagerak fahren mussten. Nachdem der Kanal endete setzten wir wieder Segel. Die empfohlene Ankerbucht war uns zu ungeschützt und voll, so dass wir den Hamburgsund weiter raufsegelten, dicht gefolgt von einer großen Jeannau und einem großen Katamaran aus Oslo. Als zwischen zwei Felsen der Wind stark nachließ, konnten wir gerade noch durch lautes Rufen und winken verhindern, dass der Skipper der Jeannau uns überfuhr. Maj-Britt hatte nach hinten gesehen und gefragt: „Papa, was macht der da?“ Carsten: „Der will uns versenken.“ Da wir vorher zügig unterwegs waren, hatte der Skipper nicht damit gerechnet, dass wir auf einmal fast stehen blieben. Er stoppte radikal auf, um dann in Lee vorbei zu fahren und sich zu entschuldigen. In Hamburgsund blieben wir über Nacht. An einem Weg fanden wir reife, süße Glaskirschen. Nach unserem Abendbrotessen wollten wir uns noch mal vom Steg den großen Katamaran ansehen, wo wir prompt an Bord geladen wurden. Siri und Tom, sowie Espe und Maria saßen in dem großen Rundsofa, wo auch für uns vier noch locker Platz war. Nach einem Rundgang auf dem Boot sagte Bjarne: „Das Bad ist ja größer, als bei uns zu Hause!“ Es gab tatsächlich eine gläserne Duschabtrennung! Es wurde ein lustiger, langer Abend.

Am nächsten Tag gings weiter nach Gluppö. Hier hielt der Anker erst nach einigen Versuchen. Doch dann hatten wir mit einer weiteren Querleine ein „Spinnennetz“ gesponnen, in dem Auweia fest vertäut lag. Hinter dem Felsen lagen wir geschützt und hatten einen Logenplatz für das „Bucht- und Ankerkino“. Am nächsten Morgen hatte der Wind leicht gedreht, wir lösten unser Netz auf und nahmen Kurs auf Fjällbacka. Gegen Mittag kamen wir dort an. Es regnete in Strömen, so dass nur ein paar Lesestunden in der Kajüte übrig blieben, denn bei der Regenmenge machte unsere Kuchbude langsam schlapp, es tropfte überall durch. Am Nachmittag war immerhin noch mal eine Regenpause für einen kleinen Rundgang drin.

Am nächsten Morgen schien zum Glück schon fast wieder die Sonne. Der Wind war relativ schwach, aber aus der richtigen Richtung, um unseren Spinnaker zu setzen. Wir wählten den Weg außen entlang und segelten Richtung Süden an Smögen vorbei Kurs Lilla Kornö. Auf dieser niedlichen Insel erhielten wir eine komfortable Box mit Heckpfählen und einem Folkeboot als Nachbarn. Am Abend fing es wie vorhergesagt an zu regnen. Es gewitterte und regnete die ganze Nacht. Aber am Morgen schien entgegen der Vorhersage die Sonne von einem strahlend blauen Himmel. Wir stromerten noch einmal über die Insel. Es gab einen kleinen abgesoffenen Fußballplatz, ein Stück Land, wo die Inselbewohner ein bisschen Gemüse anbauten und einen herrlichen Grillplatz auf der anderen Inselseite. Ein Blick ins Inselinnere erinnerte eher an die Alpen als an Schweden. In einer Steinspalte stand glasklares Wasser und in diesem Wasser standen einige Blumen in voller Blüte. Das Regenwasser floss nur langsam ab.

Nach einem kurzen Badestopp gings wieder an Bord. Segel hoch und los gings Richtung Fiskebäckskil, einem kleinen idyllischen Ort mit schmalen Gässchen und hübschen Ferienhäuschen.



So langsam hangelten wir uns an den folgenden Tagen über Vasholmarna und Gullholmen wieder Richtung Süden, immer in der Hoffnung, dass der schon mehrfach angekündigte SO nun endlich mal kommt. Leider blieb es einfach beim strammen NO. In Gullholmen mussten wir uns entscheiden, welchen Kurs wir um die Insel Orust nehmen wollten. Wir entschieden uns für den Weg, der uns zwar schon bekannt war, der aber bei der Windrichtung besser passt. Außerdem gab es bei der südlichen Tour einige Stellen, die so eng waren, dass wir vermutlich bei dem starken NO (satte 6 Bft.) nicht hätten segeln können. Unser 5-PS-Außenborder wäre wahrscheinlich zu schwach gewesen, um gegenan zu motoren. Das befürchteten wir auch auf dem Weg nach Draksmark, doch hier war der Strom nur schwach, so dass wir mit dem Außenborder in dem schmalen Fahrwasser immer voran kamen. Einmal trieb uns eine Bavaria mit Heckanker entgegen. Nachdem wir laut gerufen hatten, kam ein Crewmitglied aus der Kajüte und wir wiesen ihn auf seinen slippenden Anker hin. Sofort geriet er in hektische Betriebsamkeit und scheuchte auch seine Crew aus dem Boot an den Anker und die Maschine. Einige Meter weiter wären sie auf die Steine gerumpelt.

Am Abend lagen wir sehr geschützt in einer vereinsamten Marina. Am kommenden Tag war wieder NO 6-7 angesagt. Wie könnte es anders sein – unser Kurs. Okay, warm anziehen, Segel schön flach trimmen und los gehts. Die Kinder verkeilten sich unter Deck und steckten die Nasen in die Bücher oder schlummerten noch ein bisschen. Draußen war es relativ nass, aber spannend zu segeln. Unter der Brücke an der Vindö-Werft stand mächtig Strom gegenan, aber auch diese Hürde meisterten wir relativ zügig. Noch drei vier Kreuzschläge, dann konnten wir abfallen und Richtung Ljungskile rauschen. Nur die Bucht mussten wir dann noch hart aufkreuzen. Wir waren gerade fest und hatten die Kuchenbude aufgebaut, da fing es auch schon wieder an zu schütten. Das Clubhaus war offen und wir durften alle Einrichtungen, sogar die Küche, benutzen. Der Regen schlug so an die Scheiben, dass es drinnen aussah, als säße man in einer Autowaschstraße. Dann war der Spuk wieder vorbei. Das Kranen planten wir mit Hafenmeister Börje für den kommenden Tag gegen 16 Uhr. Vorher betankten wir noch das Auto und kauften in der „Laxbutiken“ ein wenig Fisch für unser letztes Abendbrotessen in Schweden.

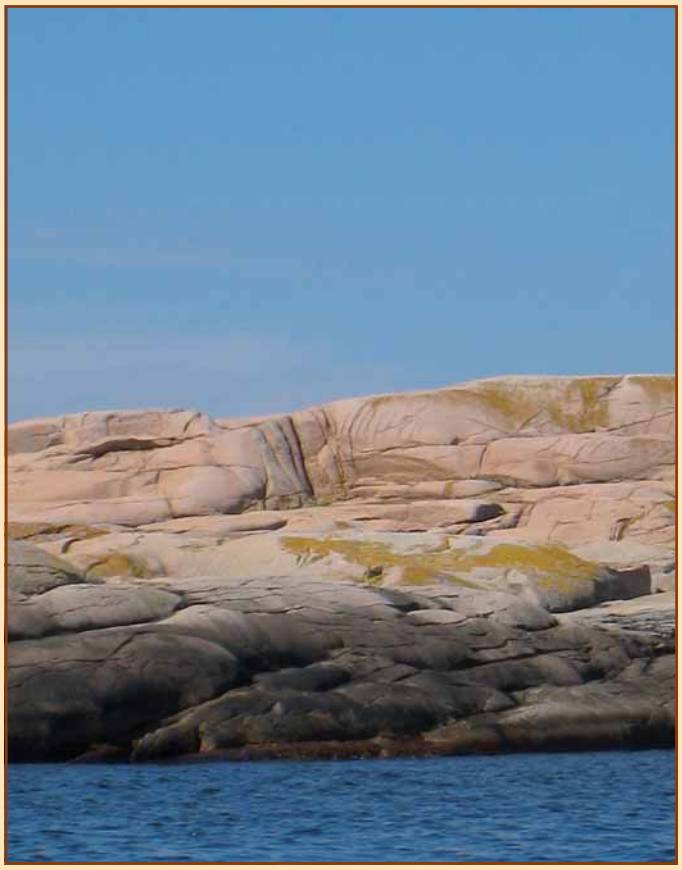
Am folgenden Tag war das Wetter wieder sommerlich und trocken. So konnten wir alles trocknen und verstauen, den Mast in Ruhe legen und noch im Ort einkaufen und Geld holen, damit wir das Kranen bezahlen konnten. Geldautomaten sind in den Schären auch in den Orten Mangelware, deshalb kamen wir hier ziemlich abgebrannt an. Irgendwie gehen die schwedischen Uhren wohl ein bisschen schneller als die deutschen, jedenfalls stand das Schiff

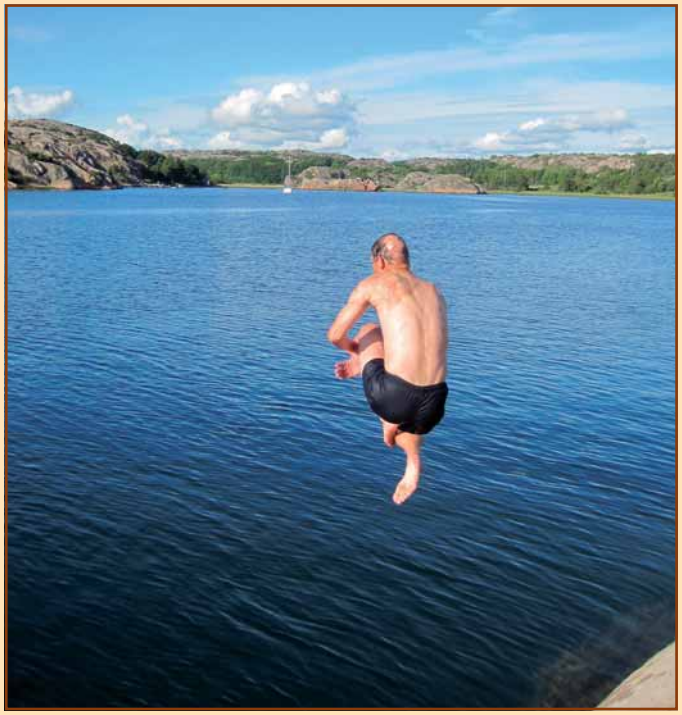
schon um 15 Uhr auf dem Trailer und musste nur noch festgezurrt werden. Um 16.15 Uhr waren wir abflugbereit und da schon wieder die ein oder andere dunkle Wolke angerauscht kam, war keiner von uns mehr scharf auf eine Nacht auf dem Trailer. Also fuhren wir kurzentschlossen doch schon am Mittwoch los. Es gab zwar zur Rushhour den einen oder anderen Stau, aber letztendlich waren wir gegen 1.30 Uhr in Neustadt.

Den Rest der Nacht schliefen wir bei Carstens Mutter Antje. Das Boot stand am Vigölensoll mitten im Wohngebiet. Mittags fuhren wir in den Hafen und gegen 13.30 Uhr schwamm Auweia schon wieder und war segelklar. Damit war unser Ausflug nach Schweden abgeschlossen und alles für ein schönes Sommerfest inklusive Clubregatta und Lampionfahrt im NSV vorbereitet.

Wir hatten die Chance, mit unserem kleinen Boot in einem tollen Revier fast drei Wochen unterwegs zu sein. Wir haben keine Meilen gefressen, aber dafür ist es dort oben auch viel zu schön. Diese Küste ist auf alle Fälle eine Reise wert.

Britta Rosehr
FG 610 Auweia





Bastian Hauck geht wieder auf Vortragstour. In liebevoll und witzig erzählten Geschichten vermittelt er ein buntes Bild seiner Segelsommer „rund Ostsee" – im Folkeboot!

Gerne kommt er auch zu Ihnen:
Infos unter www.tadorna.de

Liebe Folkies,

für die beiden Winter-Ausgaben freuen wir uns auf Törn-Berichte und Artikel über Restaurations-Projekte!

Wer gut fotografieren kann, aber ungern schreibt: Kein Problem, den Text kann auch die Redaktion verfassen. Einfach mal anrufen oder eine E-Mail schicken!

Wer von einem Segelmacher oder Bootsbauer richtig begeistert ist, stellt bitte einen Kontakt her, wir berichten gerne darüber!

Vom Kantholz zum Hörnchen. Ein Besuch in der Niendorfer Bootsbauerei

von Stefan Goes

Niendorf an der Ostsee ist klein. Sehr klein. So klein, dass es nicht einmal ein eigener Ort ist. Aber das ist eine andere Geschichte. Die Geschichte, um die es heute geht, hat mit dem Hafen von Niendorf zu tun. Der ist nämlich noch kleiner als der Ort. Man würde ihn vom Wasser aus übersehen, wären da nicht die Masten der Segelboote.

Und um Masten soll es gehen. Um einen Bootsbaubetrieb, der noch kleiner ist, als Niendorf und sein Hafen zusammen. Und der wohl die meisten Holzmasten in Europa herstellt. Lange und kurze, starke und schlanke, volle und hohle Masten. Und sehr, sehr viele Folkebootmasten. Es ist der Betrieb von Bootsbaumeister Ulli Schütte. Sein wichtigstes Utensil ist eine – wir dachten es uns schon – *kleine* Waage aus dem Baumarkt für € 9,50. Zumindest für den Mastenbau.

Das wichtigste Werkzeug (oben, dieses Foto ist nicht gestellt) Unangenehmer Bruch, unorthodox behoben. (links) Der Purist schüttelt sich, den Hochseefahrer freuts. (unten)
Blick ins Innere eines Peitschenmastes (ganz unten)

Das wär' doch auch mal was für ein Folke? Da findet der Schotte endlich mal Halt beim Ausbaumen!

Aber vielleicht stellen wir ihn erst einmal vor. Wie alle Bootsbauer baut auch Ulli Schütte am liebsten neue Boote, in diesem Fall aus Holz. So entstanden unter seinen Händen bereits ein Drachen und ein Folkeboot, beide natürlich ganz aus Holz. Weil solche Aufträge eher selten durch die Tür seiner Werft geflattert kommen, widmet Ulli sich neben dem Mastbau anderen Arbeiten wie etwa dem Begutachten von Holzschiffen, dem Restaurieren alter, klassischer Yachten und vor allem dem Optimieren älterer Boote für Regatten (nenne ich mal ‚pimp my classic' ...). Reparaturen und Umbauten gibt's natürlich auch, vom Einleimen kleiner Teak-Decksstreifen für eine Handvoll Euro bis hin zum Einbau ganzer Luken oder Versteifungselemente.

Aber zurück zu unserem eigentlichen Thema, dem Mastbau. Wir haben Ulli besucht und uns erklären lassen, wie ein Folkemast entsteht.

Schritt 1: Holz aussuchen. Das ist in der Regel Sitka Spruce, weil sie langfaserig und leicht sowie fast astfrei ist. Deshalb kostet sie auch fast so viel wie Teak (€ 3.000/m³ vs. € 600/m³ für Fichte). Wer einen Fichtenmast will, bekommt aber auch einen.

Nein, kein Bauholz...

Wenn das nicht hält...

Unten das Rohmaterial, darauf Mastelement Schritt 3

Zum Reinbeißen...

Schritt 2: Holz wiegen. Hier kommt nun die Waage ins Spiel. Geduldig wird gewogen, welches Holz an welche Stelle im Mast kommen soll. Mangelt es hier an Sorgfalt, nützt danach die größte Handwerkskunst nichts mehr, es wird dann bestenfalls nur ein mittelmäßiger Mast werden.

Schritt 3: Elemente anfertigen. Die Rohhölzer werden mit der Bandsäge zu Mastelementen geschnitten und dann geschäftet. Die Göhl wird eingefräst (in Berlin heißt das weltmännisch ‚Keep').

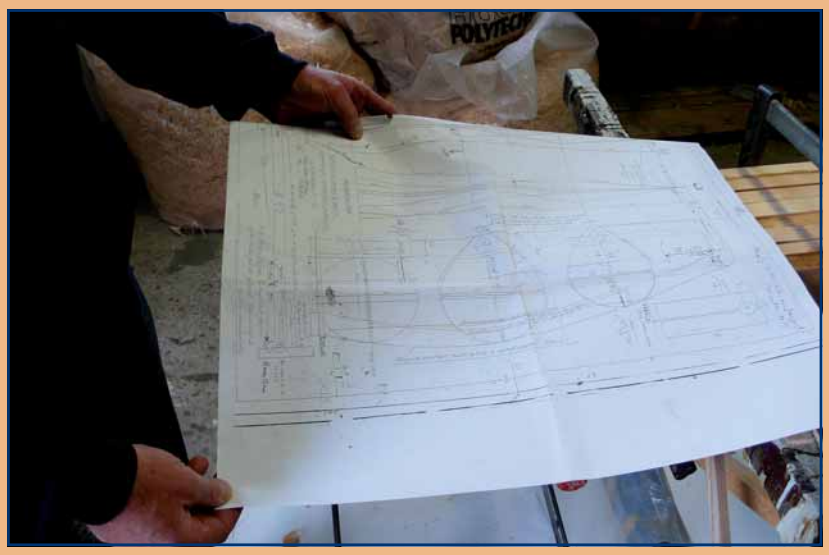
Schritt 4: Elemente verleimen. Wettbewerb aufgepasst, mit viel Erfahrung lassen sich auch zwei Rohmasten auf einmal verleimen!

Schritt 5: Göhl glätten. Ein kleines Stoffbündel, die Maus, wird bis zum Umfallen in der Göhl hin und her gezogen, bis sich der Leim gleichmäßig verteilt hat. Das kann mehrere Stunden dauern. So wird die Göhl schön hart und leichtgängig. Noch wichtiger: von allen Spänen befreit, die ein Segel sonst aufschlitzen könnten. Augen auf beim Mastkauf, am besten mit einer Lampe einmal längs leuchten.

Schritt 6: Das Eckige zum Runden. Hiervon haben wir leider keine Bilder, aber es lässt sich leicht vorstellen: 4 > 8 > 16 > 32 > 64 > fast rund > rund.

Meister Schütte mit seinem Doppelpack.

Die Warnhinweise erübrigen eine moderne Ausrüstung



Vom Rezeptblatt (o.) über das Rundstück (r.) zum Hörnchen. (l.) Größer ist die Werkstatt wirklich nicht! (unten)

Schritt 7: Abschlussarbeiten. Nach etwa einer Woche ist es so weit: Die letzten Arbeiten werden ausgeführt, der Rohmast ist fertig!

Das Ganze kommt einem so leicht vor, wie es in der Sendung mit der Maus aussieht, aber das täuscht denn wohl. Am besten einfach mal selbst ansehen, z.B. bei der nächsten Niendorfer Treibyacht oder Niendorfer Kielboot. Falls sich Schlangen bilden sollten: Nebenan gibt es lecker Fischbrötchen – natürlich auch vom Feinsten.

Niendorfer Bootsbauerei Ulrich Schütte, gegründet 1994
Strandstraße 37g, 23669 Niendorf, 0 45 03 / 8 68 86
auch als Party-Location zu mieten

Die kleine Werft am kleinen Hafen im kleinen Niendorf

„Segelnd auf weinfarbenem Meer / hin zu Menschen anderer Zunge.“ Fejo schwimmt wieder

von Philipp Schwitalla

Wenn ich im Nachhinein über das komplexe Vorhaben nachdenke, ein mitgenommenes Holzfolke wieder herzustellen, und ein Resümee ziehe, so fällt mir spontan der Satz ein: Man lernt nie aus.

Die Restauration des Folkebootes „Fejo“ war der erste Großauftrag für die Walhallawerft. Bevor es überhaupt losgehen konnte, musste ich erstmal einen Kran in meiner Werkhalle errichten, Lampen und Elektrik installieren. Dank der großzügigen Anzahlung von Thomas Pauli konnte ich das bewerkstelligen.

Dann wurde ich durch den besonders harten Winter von der Arbeit abgehalten, es war oft einfach zu kalt oder ich war eingeschneit und konnte nicht in die Werkstatt gelangen. Als das überstanden war, kamen besagte Unvorhergesehenheiten, also die hinter den Schapps verborgenen faulen Stellen. Man lernt nie aus. Es wurde mit dem Eigner beschlossen, diese Problemzonen nur zu flicken.

Also wurden die Planken ausgespundet und mit einer ganzen Traube von Laschen auf der Innenseite gesichert – nicht schön, aber selten. Mit der maroden Sperrholzplatte wurde ähnlich verfahren.

Hier trafen bootsbauerischer, handwerklicher Anspruch auf eignerische Budgetvorstellungen. Eine für mein Bootsbauerherz höchst unbefriedigende Angelegenheit, aber auch das will gelernt sein. Im Kontrast dazu wurde bei den Beschlägen alles andere als gespart. Das hätte ich vielleicht genau umgekehrt gemacht. Alles in Allem wurde die Fejo jedoch eine echte Augenweide, die Bilder sollen für sich sprechen.

Für mich besonders schön war, dass Thomas sich zweimal Urlaub nahm, um nach allen Kräften an seinem eigenen Boot mitzuarbeiten. Man lernt nie aus. Und es erfüllt mich mit Stolz, dass selbst so gestandene Berufsbilder sich mit dem romantischen Berufsstand des Bootsbauers identifizieren können. Klar, dass sich zwischen einem Münchner Lebemann und einem wahlruganischen Eremiten Welten auftun, aber Boote sind ja schließlich mobile Brücken. Wie schrieb schon Homer: „Segelnd auf weinfarbenem Meer / hin zu Menschen anderer Zunge.“ (Odyssee 1. Gesang, Vers 183)

Erwähnen will ich noch den aufregenden Moment, als das Boot zu Wasser gelassen wurde und erst mal nullkommanix tief in den Gurten hing. Das ging Thomas schon nahe, psychologisch ein schwieriger Moment. Aber schon am nächsten Morgen konnten wir Fejo aus den Gurten nehmen, beim Abpumpen schaukelte sie lustig höherkommend hin und her, ein schönes Bild und es freut mich, dass ein weiterer Klassiker ein zweites Leben antreten kann.

Spannend: ein Deck ohne Fisch, ein Skipper mit Hund; ein Schiffbau-Impresario mit breiter, ein Eigner mit schmaler Krempe; eine mitgenommene Werft, aus der fine woodwork kommt. (Folgeseite)

Es fühlt sich großartig an – Fejo lernt wieder schwimmen

von Thomas Pauli

Der Tag ist gekommen, an dem ich vorläufig das letzte Mal auf die Insel Rügen zu meiner Fejo fahre. Denn dieses Mal werde ich so lange auf der Insel bleiben, bis mein ´67-Folkeboot zum Abtransport an den Starnberger See bereit ist. Philipp sagte mir am Telefon, dass nur noch ein paar Anstriche fällig seien und dann könnte man das Boot zu Wasser lassen. Na also… dann kann's ja losgehen!

Sabine konnte leider nicht mitkommen und so fuhr ich allein mit einem Leihwagen die bekannte Route Starnberg – Posewald, die immer noch etwa 1.000 km Asphalt bedeutete. Im Gepäck sämtliches Zubehör, das ich in den letzten 2 Monaten aus dem Internet oder in den Marineshops erworben hatte: North-Segel, Schwimmwesten, elektrischer Außenbordmotor und Halterung, elektrische Bilgepumpe und Handbilgepumpe, Anker plus allem Zubehör, sämtliche Beschläge (Bronze sollte es dann doch sein), Schiffselektronik, etc. waren stille Begleiter auf meiner langen und sehr sonnigen Fahrt nach Rügen. Mit Vorfreude auf mein Folkeboot übersah ich doch glatt, ein Zimmer zu buchen. Aber da es auf der Insel mehr als reichlich davon gibt, machte ich mir darüber keine Gedanken.

Warum nun ein Leihwagen? Kurz gesagt, ich habe natürlich keinen Wagen in meinem Besitz, der solch eine Anhängerlast von knappen 3 Tonnen schleppen kann. Also wollte ich erst einen Wagen dafür mieten … haha … also, wenn man überhaupt einen Wagen bekommt, der solche Lasten schleppen kann, dann ist der so teuer zu mieten, dass ich mir kurzerhand einen 10 Jahre alten und noch sehr rüstig wirkenden Range Rover, natürlich mit Anhängerkupplung, gekauft habe. Und der steht wo? ... „Natürlich" auf Rügen in einer Auto-Werkstatt. Warum da? ... ich würde sagen, lassen wir's dabei und ich schreibe lieber weiter über angenehmere Dinge.

Auf der Insel Rügen angekommen fahre ich wieder durch die schönen Baumalleen hindurch und sehe von weitem schon die weiße Stadt Putbus, die mich immer an Städte aus dem südlichen Europa erinnern. Aber ich will weiter nach Posewald zur Walhalla-Werft, wo mich Philipp auch schon erwartet. Er ist sichtlich aufgeregt, denn wir sind zwar Freunde geworden und es hat sich auch in der kurzen Zeit sehr viel Vertrauen aufgebaut, aber es besteht immer noch eine geschäftliche Vereinbarung und die galt es jetzt zu erfüllen. Langsam öffnet er das große hölzerne Werft-Tor, das nun den Blick auf meine Fejo freigab. Und ich wurde mehr als belohnt! Ich hätte es nie für möglich gehalten, dass man mit viel Schleifpapier, Farbe und Schweiß ein altes Folkeboot so schön erstrahlen lassen kann. Ich war so begeistert vom Anblick meiner „neuen" Fejo, dass ich Philipp erst einmal richtig fest drücken musste. Was ich sah, verzauberte meine Sinne für Ästhetik und Schönheit. Es war alles so ehrlich und klar. Es war in dem Moment einfach alles gut und ich genoss jeden Augenblick, den ich an meiner neuen Fejo erhaschen konnte. Alles hab ich richtig gemacht und die ganze Arbeit hat sich gelohnt! Philipp und ich strahlten um die Wette. Er vermutlich eher, weil mir seine Arbeit mehr als gefiel!

Nachdem sich unsere Gemüter dann wieder etwas beruhigt hatten, packte ich meine Sachen aus dem Auto und gab meinen Leihwagen in Binz ab. Mit dem rasenden Roland, einer alten Dampflok, fuhr ich dann nach Lauterbach, um dort meinen Wagen bei der Werkstatt abzuholen. Auch da war alles ordentlich repariert worden, wobei mir der Preis etwas überteuert schien. Aber dazu hatte ich jetzt überhaupt keinen Kopf. Zurück in der Werft planten Philipp und ich die nächsten Tage und ich machte mich auf die Suche nach einem Zimmer. Was ich bis dato nicht wusste war, dass in Norddeutschland schon seit drei Wochen Sommerferien herrschten und alle Zimmer oder Appartements ausgebucht waren! Und die, die

noch keinen Gast beherbergten, konnte man auch wahrlich nicht bewohnen. Kurzerhand kaufte ich mir einen Schlafsack und suchte mir an der Ostsee ein schönes Plätzchen zum Schlafen. Direkt am Wasser öffnete ich die Ladeklappe meines Range Rover, legte mich auf eine Kojenmatratze von Fejo und schlief selig und zufrieden mit dem Sonnenuntergang ein.

Die nächsten Tage vergingen wie im Flug. Einige Farbschichten mussten noch aufgetragen werden, sämtliche Elektroinstallationen standen an, Beschläge wurden angebracht, Bilgepumpe installiert. Ich war begeistert von der Materie Holz und lernte viel über die Verarbeitung der Edelhölzer Sapeli, Mahagoni und Teak. Ich durfte eintauchen in eine mir nicht bekannte Welt der Bootsbauer und habe noch größeren Respekt und Hochachtung für dieses traditionelle Handwerk. Auch durfte ich Philipps Werkzeug benutzen, was laut Philipp eine große Ehre für mich war. Ich genoss diese Zeit in vollen Zügen, weil ich natürlich auch wusste, sie wird bald zu Ende gehen.

Am 14.08.2010 war der Tag, an dem man Fejo loslassen musste, denn die geplante Arbeit war soweit getan und Fejo schrie förmlich nach der Ostsee. Das erste Mal sollte ein von Philipp (teil-) restauriertes Folkeboot die Walhalla-Werft verlassen. Große Anspannung bei allen Beteiligten. Wird der neue Boots-Kran der Walhalla-Werft die Last eines Folkeboots tragen? Werden die Reifen vom Boots-Trailer halten? Aber die alles entscheidende

Frage war: “Wird Fejo dicht sein und schwimmen? Vorsorglich hatte Philipp eine Feuerwehrpumpe besorgt, die im Falle eines rauschenden Wassereinbruchs das Schlimmste verhindern sollte. Und was für eine gute Idee!

Fejo verließ ohne große Komplikationen auf dem zweiachsigen Trailer die Walhalla-Werft. Der Range Rover erwies sich jetzt schon als ideales Zugfahrzeug und ich spürte kaum den Ballast von etwa 2,8 Tonnen an meiner Anhängerkupplung. Toll! In der Marina in Lauterbach hatte Philipp einen Kran-Termin organisiert und das lief auch alles wie am Schnürchen ... und was aber auch lief, das war dann das Ostseewasser in meine Fejo. Ohne die Krangurte wäre sie abgesoffen wie ein nasser Sack. Philipp ahnte es schon im voraus und sprang auch gleich aufs Boot, um die schwimmenden Teile aufzuklauben und sie sicher an Land zu bringen. Die Feuerwehrpumpe war jetzt Gold wert! In Kürze pumpte sie wirklich das ganze Wasser aus dem Boot und Fejo schwamm! Zwar noch leicht unterstützt von den Krangurten, aber sie schwamm. Und das schönste war, dass Philipp sich so freute ... von mir ganz zu schweigen! Wir setzten uns erleichtert auf die Kaimauer und tauften mit ein paar Spritzern Bier unser Schmuckstück FEJO.

Die nächsten paar Tage und Nächte verbrachte ich auf dem Boot. In der ersten Nacht lagen wir noch im Kranbecken und in meiner Koje zählte ich die Ruhephasen der Bilgepumpe. Anfangs ging sie alle 12 Sekunden an und morgens dann erst alle 43 Sekunden. Da wusste ich, das Holz quillt und Fejo wird dicht werden! Juhuuuu!!! Die eingebaute Bilgepumpe schaffte es dann am nächsten Tag, die Wassermassen zu bewältigen und selbstständig das Boot über Wasser zu halten. Dadurch konnten wir die Feuerwehrpumpe abklemmen und Fejo an einen schönen Stegplatz verholen, wo sie auch gleich bewundernde Blicke auf sich zog. Unterhaltsame Gespräche verkürzten mir die Wartezeit, bis Fejo soweit dicht war und bis die maßgefertigte Persenning und das Achterstag eintreffen sollten. Doch meine Zeit wurde immer knapper. Ich war schon über zwei Wochen auf Rügen und ich hatte ja auch bald in München wieder zu tun. Da das gelieferte Achterstag nicht passte und es ohne nicht möglich war, einen Schlag auf der Ostsee zu wagen, entschied ich mich, kurzerhand die Heimreise anzutreten.

Am Tag der Abreise war die Ostsee sehr traurig, weil sie jetzt einen alten Kameraden verlor. Bei strömenden Regen vertäuten Philipp und ich Fejo auf dem Boots-Trailer. Wir beide sprachen kaum ein Wort. Der Regen spiegelte unsere Gemütslage wieder. Ganz fest drückte ich Philipp zum Abschied und rauschte mit meinem Gespann vom Yachthafen in Lauterbach ... Richtung Heimat.

Ich konnte es kaum glauben, aber ich hatte vor fast genau einem Jahr nicht einmal einen Bootsnagel und jetzt fahre ich in meinem Zugfahrzeug mit einem restaurierten Folkeboot-Klassiker auf dem Hänger an den Starnberger See. Es fühlte sich großartig an, wirklich alles richtig gemacht zu haben. Schon mit etwas Blauäugigkeit, aber wie sagt man so schön: „No risk, no fun“. Es war eine schöne Zeit auf der Insel Rügen mit ihren Bewohnern, das Umfeld der Bootseigner und ihre Rituale, die Schönheit und Eleganz der klassischen Segelboote hautnah zu erleben und natürlich mit Philipp und seinem Idealismus, an der alten Bootsbautradition festzuhalten.

So, und jetzt werde ich erst Mal segeln lernen auf dem Starnberger See mit meiner Freundin Sabine, die es auch kaum erwarten kann, das neue Familienmitglied Fejo zu sehen und zu erleben. Danke an meinen Freund Phillip Schwitalla und natürlich auch an alle, die mich mit ihren Erfahrungen unterstützt haben.

P.S.: Ich würde es genau so wieder tun! ... hihi ...

EINLADUNG ZUM

GOLD-POKAL 2011

IN TRAVEMÜNDE VOM 24. BIS 29. JULI 2011

Anreise ab Freitag 22. Juli 2011

Sonntag 24. Juli 2011
Vermessung, Begrüßungs-empfang auf der „Passat“

Montag 25. bis Freitag 29. Juli 2011
6 Wettfahrten

Alle Folkeboote werden im Passathafen am Steg B liegen.

Als Meetingpoint und Veranstaltungsort dient die Seglerhalle des SVH, nahe dem Steg B gelegen.

Geplant ist täglich

Stegbier

Prämierung von 3 Crews unterschiedlicher Platzierung

Regattabegleitfahrten usw.

Es ist ein Rahmen-programm geplant: TW- und Flottenabend mit Essen und Trinken

Damenprogramm mit Stadtbesichtigung usw.

Große Abschlussfeier mit Preisverteilung am Freitag im Hotel Columbia
Kontaktadresse: Travemünder Woche, Trelleborg Allee, 23570 Travemünde
www.travemuender-woche.net

„Warm up-Regatta“ zum GOLD-POKAL 2011 am 16. und 17. Juli 2011: Niendorfer Treibyacht! Kontakt über www.nyc-ev.de

sailcloth technology
HAASE SEGEL
Raiffeisenbank Travemünde eG
LINDEMANN®
MARINE POOL SPIRIT OF THE OCEAN

Warten auf den Wind...

Wer war hier wohl schon gut drüber?

Niendorfer Treibyacht

Mal kein Regattabericht, sondern einfach Eindrücke von der Bahn und von Land.

Kampf um jeden Meter ...

Das Flaggschiff – die Schotten geben alles!

Das Rosehr–Siegerlächeln™

Zeit zum Meditieren...

„Zu kalt und windig?! Nööö!!!“

„Bitte nicht noch mehr Äpfel!!!“

Drei Generationen Kipcke mit Pokalfee

Die Landesmeister mit Dr. Dieter Wolf, stellvertretender Vorsitzender Seglerverband Schleswig-Holstein, und Sven Bajorat, Sportwart Niendorfer Yachtclub

121. Travemünder Woche fast olympisch, dann aber doch traditionell

von Thomas Kruse

Auf meiner To-do-Liste für die Saison 2011 steht ganz oben: „keine fünften Plätze mehr segeln!“ – Ich komme mir bald vor wie der Pressewart der Folkebootvereinigung! – Und dann hat dieser Busse auch schon wieder gewonnen… ;-) Hier also nun der Bericht zur Travemünder Woche 2010:

Nächstes Jahr kommt der Goldpokal zum neunten Mal zurück in seine Heimatstadt. Der Lübecker Senator Hagelstein stiftete 1963 die seither heiß umkämpfte Trophäe. 2011 findet der Goldpokal (die inoffizielle Weltmeisterschaft der Folkeboote) in Travemünde statt. Ein Grund, weshalb sich einige Folkebootsegler schon in diesem Jahr das Revier etwas genauer anschauten. 34 Crews besuchten die 121. Travemünder Woche. Unter ihnen waren einige Deutsche und internationale Meister verschiedener Bootsklassen der letzten Jahre. Ein sehr starkes und recht großes Teilnehmerfeld, das auf spannende Rennen hoffen ließ.

Daher packten wir mit einem weinenden und einem freudigen Auge den im Vorjahr zur Travemünder Woche gewonnenen Silberpokal (ebenfalls von Senator Hagelstein gestiftet) und das schöne Folkebootmodell, das ein ganzes Jahr meine Studenten-WG geschmückt hatte, ein und fuhren nach Travemünde.

Die Wettfahrtleitung sah für die Folkeboote eine ungewohnte Bahn vor. Geplant war, den olympischen Inner- und Outerloop zu fahren, um die Felder der verschiedenen Bootsklassen zu entzerren. Da jedoch die an Bord einiger Folkeboote zum Einsatz kommenden, gekürzten Fockbäume für diesen Kurs weniger geeignet sind und daher Protest unter den Teilnehmern aufkam, wurde dieses Vorhaben verworfen. Die Folkeboote wurden auf die Bahn der Katamarane geschickt und durften hier unter der Wettfahrtleitung um Hans Herbert Hoffmann (NRV) Up-and-down-Regatten segeln.

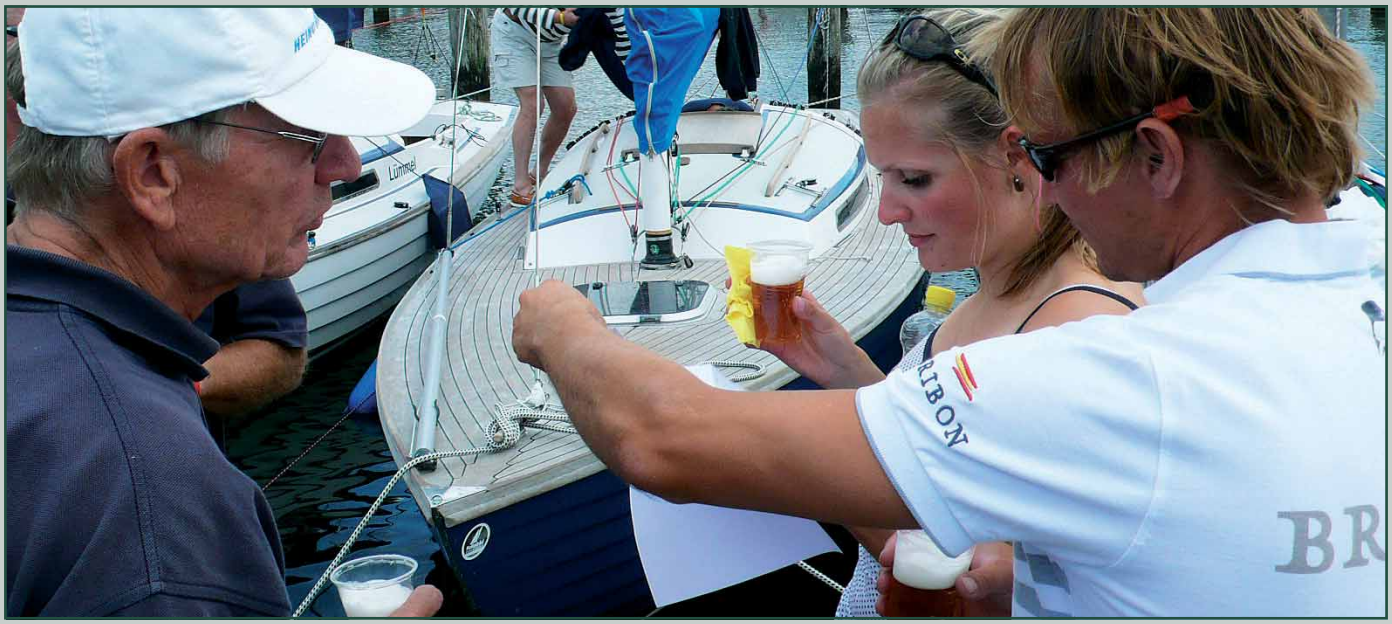
Bei starken, ablandigen Winden konnten am ersten Tag drei Wettfahrten gesegelt werden. Dr. Jürgen Breitenbach und Crew gewannen den ersten Lauf vor Siegfried Busse und Carsten Christiansen und deren Crews. Doch der „Alte Schwede“ ließ nicht locker und gewann das Folgerennen vor Walther Furthmann und

Ja, das sind 12er! *Fotos: Stefan Goes*

Diskussionen am Steg sind fast schöner als das Rennen selbst (oben), alle Crews versorgt – das freut den Dieter (unten), letzter Tag: Beste Voraussetzungen für eine saubere Rasur an Bord! (ganz unten)

Klaus Gülzow. Das letzte Rennen des Tages konnte die „Bris op“ für sich entscheiden. Dicht gefolgt von Walther Furthmann, der seine Führung erst auf der letzten Kreuz abgeben musste. Er musste sich entscheiden, ob er mit Siegfried Busse und Michael Fehlandt auf die linke Bahnseite hinausfahren oder den Vorjahressieger Kruse und seine Mannschaft auf der rechten Bahnseite decken sollte. Rechts gab es Abwinde, links freieren Wind und eben einen Gegner mehr. Furthmann entschied sich für die linke Bahnseite und hatte im Ziel das Nachsehen. Nach dem ersten Tag führte also das Team des „Alten Schweden“ mit sechs Punkten vor Walther Furthmann und Crew (10 Punkte) und der Mannschaft der „Bris op“ (13 Punkte).

Wie es bei der Travemünder Flotte guter Brauch zu sein scheint, gab es auch in diesem Jahr das Stegbier und natürlich den abendlichen Flottenempfang mit Livemusik und einer Lübecker Folkeboot-Marzipantorte für jeden Teilnehmer. Das riesige Buffet und das gesamte Abendprogramm ließen keine Wünsche offen. Bis auf einen: Dass es am nächsten Tag etwas weniger windig sein sollte! Drei Wettfahrten bei fast identischen Bedingungen wie am Vortag (viel Wind, wenig Welle – heute aber gepaart mit Drehern von bis



Das Kalkulieren der Chancen (oben), ...die wahre Natur... (links), Teilnehmer aus aller Herren Länder (ganz links)

zu 40°) wurden an diesem zweiten Tag gesegelt. Furthmann und Crew gewannen das erste Rennen, gefolgt von der GER 647, gesteuert von Volker Schenk und dem bis dahin führenden Boot um Siegfried Busse. Mit dem im nächsten Lauf aufkommenden Streicher wurde es nun an der Spitze des Feldes sehr spannend. Busse hatte zwar nur neun und Furthmann schon elf Punkte, aber mit dem Streicher nach dem fünften Lauf konnten Furthmann und seine GER 466 sechs Punkte streichen und damit drei Punkte auf den alten Schweden holen. Doch Busse ließ sich nicht nervös machen. Im nächsten Lauf segelte die Mannschaft der GER 939 wieder als dritte Mannschaft durchs Ziel – zwei Plätze vor Furthmann. Damit führten sie auch wieder in der Gesamtwertung mit einem einzigen Punkt vor Furthmann und mussten sich in diesem Lauf nur den Mannschaften um Michael Fehlandt und Dr. Jürgen Breitenbach

Sonderpreise auf der Travemünder Woche

Die TW ist ein Sportereignis europäischen Ranges. Deshalb wird auch eine Vielzahl von Preisen durch die Flottenchefin Lübecker Bucht, Britta Rosehr, überreicht. Hier die Dokumentation:

1. Piratenhut an unseren Präsidenten, Johannes Thaysen
2. Ventilator mit Lichtmotto im Rotor „Stay cool Heino“ an den Regattawart der Flotte Lübecker Bucht
3. 2 x Labskaus-Konzentrat an GER 975 Gregor und Helge
4. Sanduhr an GER 908 Frühstart–Lümmel Sascha Gady
5. Heinos Trimmfibel für GER 517 Thomas Wesakamp
6. Windverstärker mit Radio für GER 707 Kai Lowien
7. Erste-Hilfe-Tasche für Uluru
8. Teflonspray an GER 939 Alter Schwede Siggi Busse
9. Drei Möwen „mit Geschrei“ an drei Binnenboote GER 608 Gibert, GER 664 Heiner, GER 779 Jockel
10. rosarote Brille an GER 633 Christian Rosehr
11. Windverstärker mit Radio an GER 663 Jörg
12. Hanteln und Labskaus an Vorschoterin Martina auf Nike GER 544
13. T-Shirts der Folkebootzentrale Hamburg an GER 818 Willi Sürth und Crew
14. T-Shirts der Folkebootzentrale Hamburg an GER 964 Thomas, Anne und Malte
15. Windverstärker mit Radio an Paula GER 466 Walter Furthmann
16. Windbändsel für die Fock an GER 871 Hajo, Hanna und Eddy Ackert
17. 150 Stk. Wasserbomben an Aramis Volker, Christian und Arne

geschlagen geben, welche die Plätze eins und zwei dieses Laufes belegten. Das sechste und letzte Rennen des Tages war ebenso in der Hand des „Alten Schweden“. Manfred Brändle und seine Crew wurden Zweite, Dritter wurde Furthmann. So konnte man sich am Abend bei Stegbier und Fischfrikadelle den neuen Gesamtstand zu Gemüte führen. Führende blieben Busse und Crew mit drei Punkten vor Furthmann und Breitenbach.

Mein Wunsch, dass es am abschließenden Tag weniger Wind sein sollte, wurde dann leider von Rasmus dem Segelgott etwas zu genau genommen… Nach zweistündiger Wartezeit auf dem Wasser mit Wasserschlacht ging es, ohne eine weitere Wettfahrt gesegelt zu haben, wieder zurück in den Hafen. Meinen fünften Platz wurde ich also nicht mehr los…

Ich freue mich schon auf den nächsten Goldpokal, der im Rahmen der 122. Travemünder Woche ausgetragen wird. Allen Folkebootseglern wünsche ich eine schöne und erfolgreiche restliche Saison 2010.

Das Fass steht eindeutig an der richtigen Stelle...

Das aktuelle Buch

Von Michael Hundrup
in zwei Nächten verschlungen.

Erste Reaktion: Oh je, schon wieder ein Törnbericht! Ralf-Thomas Hillebrand ist also 2008 von Stralsund „einhand nach Murmansk“ gesegelt, wie es im Untertitel zum neu erschienenen Band „Im Süden der Polarkreis“ heißt. Ok, sportlich! Brrrrrr! Reife Leistung, denk’ ich mir; wieder mal einer, der unser aller Traum für sich realisiert hat, „einmal im Leben immer weiter zu segeln“. Noch dazu in ein selten von Segelyachten aus Westeuropa besuchtes, kühles und anspruchsvolles Revier. Dafür hat der Autor seinen Job aufgegeben, viel riskiert, sich verschuldet, sich „egoistisch seinen heimischen Verantwortlichkeiten entzogen“ (wie ich immer missgünstig argwöhne), hat gewiss einen hohen Preis bezahlt für die Freiheit, sich monatelang auf Törn zu begeben. Und ungerecht, wie wir Neider nun mal sind, würdige ich dies zunächst viel zu wenig, sondern erwarte eine weitere dieser 101 Törnerzählungen, die wir alle schon reichlich gelesen haben, von teilweise nicht sehr erzählbegabten Skippern oder Skipperinnen… Weit gefehlt hier! Nicht nur der Törn von 4283 sm selbst als Rahmenhandlung ist fesselnd erzählt, mit Motorsorgen in dem 8,85 m kleinen holländischen Stahl-Knickspanter von 1968, Navigationspannen, Walbegegnungen und Malstrom, einzigartig nordischer Gastfreundschaft, Kollision mit einer Felswand, Ein- und Ausreisedramen in Russland, Ruderbruch und Flucht vor dem arktischen Winter auf der Heimreise. Vor allem aber erweist sich Hillebrand als ein Reisender mit historischem Blick und dem Wunsch, die bereisten Orte durch ihre Geschichte zu verstehen. So wird sein Törnbericht an den betreffenden Orten durch sehr detailliert und sorgfältig recherchierte historische Episoden unterbrochen, die als spannend erzählte Kurzgeschichten daherkommen: Wie der Hildesheimer Seefahrer Didrik Pining als Admiral des dänischen Königs Vinland wiederentdeckt, wie die „Tirpitz“ versenkt wird, wie Sebastian Cabot die Nordost-Passage nach China sucht, wie Fridtjof Nansen drei Jahre im Polareis überlebt, wie der sowjetische Atomeisbrecher „Arktika“ den geografischen Nordpol erreicht, wie auf dem „Shetland Bus“ Widerstandskämpfer Waffen, Sabotagematerial und Funkgeräte in das besetzte Norwegen schmuggeln… So war auf fesselnde Art viel über den Norden zu erfahren: Warum die „Finnmärker“ was gegen Oslo haben, dass das „Nordkap“ gar nicht das ist, als was man es verkauft, was mit dem Schlafbedürfnis im Polarsommer passiert, dass in Nord-Norwegen trotz der „verbrannten Erde“ des Rückzugs 1944 die Deutschen nicht verhasst sind, warum man auch in Sachen Walfang durchaus mal die „andere Seite“ der Waljäger hören sollte, und vieles mehr. Aber auch nach innen richtet sich der Blick des Autors: Wer auf diese Weise reist, kommt sich selbst auf die Spur. So geht es hier auch um extreme Selbsterfahrung, vom Autor gut vermittelt. Für mich als etwas „törnberichtsmüden“ Leser war Ralf-Thomas Hillebrands Buch eine freudige Überraschung, in zwei Nächten verschlungen, und jederzeit gern weiter empfohlen.

Ralf-Thomas Hillebrand
Im Süden der Polarkreis
1. Auflage, 256 Seiten, Format 21,4 x 13,4 x 2,8 cm, gebunden, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, ISBN 978-3768831994, 19,90 Euro (D)

Goldpokal in Skälskör 2010

Große seglerische Herausforderungen und viel Bruch!

Der Goldcup wurde in diesem Jahr vom 17. bis 21. August in der Bucht im großen Belt südlich der Beltbrücke vor Skälskör ausgetragen. Dänemark war mit 20 Booten, Deutschland mit 14, Schweden mit drei und die USA mit einem Boot vertreten. Das Regattagebiet lag in der Bucht vor Skälskör und konnte nur durch das Segeln der Skälskör-Förde erreicht werden. Da in hier stark wechselnde Ströme herrschten und die befahrbare Rinne schmal war, gab es so manche Grundberührung beim Rein- und Raussegeln.

Am ersten Wettfahrttag waren Winde bis 15 Knoten vorhergesagt. Draußen auf der Bahn zog jedoch eine Gewitterfront auf, die Starkregen und Windgeschwindigkeiten von bis zu 25 Knoten mit sich brachte. In dieser Wettfahrt kamen zwei Masten runter und auch ein Baum wurde beschädigt. Die F GER 536 musste eine Kollision verkraften, bei der Steuermann über Bord ging und wie durch ein Wunder trotz Vertörnen mit der Großschot und Nichtöffnen der Schwimmweste wieder auf sein Schiff gehievt werden konnte. Leider hatten die Dänen nur kleine Schlauchboote dabei, sodass das Abbergen schwierig war und sehr lange dauerte.

Auf den Vorwind-Kursen war das Segeln mehr ein Surfen! Geschätzte Rumpfgeschwindigkeit: mehr als 9 Knoten durch das Wasser. Danach entschieden sich drei Boote, die 2. Wettfahrt nicht mehr abzuleisten, um kein Risiko einzugehen. Aber die dänische Wettfahrtleitung kannte kein Pardon: Es wurde trotz Starkwinden noch mal angepfiffen. Wieder kam es zu 2 Mastbrüchen.

Die GOLD CUP Sieger 2010: F GER 658 vom SV03 Berlin: Christoph Nielsen, Torben Dehn und Finn Felsberg

Glücklicherweise waren die Wind- und Wetterverhältnisse an den weiteren Tagen moderater, d.h. die Windgeschwindigkeiten lagen zwischen 10-15 Knoten. Als am 3. Wettfahrttag wieder eine schwarze Wand aufzog, entschied sich die Wettfahrtleitung zu einer Startverzögerung. Glücklicherweise zog das Unwetter aber weiter, sodass danach problemlos weiter gesegelt werden konnte. So konnten insgesamt sechs Wettfahrten absolviert werden.

Neben der Beherrschung von Wind und Wellen waren insbesondere die Stromverhältnisse in der Bucht eine Herausforderung. Es gab neben einem Hauptstrom aus dem Belt etliche Nehrströme und Stromkanten erstmal zu erkennen und danach die richtige Seite zu wählen. Wem das gut gelang (und manchmal war die Mitte besser als eine Seite), der konnte etliche Plätze gut machen. Umso erstaunlicher ist die Tatsache, dass nicht die Dänen die ersten drei Plätze auf Grund ihrer Revierkenntnisse belegten, sondern die ‚ortsfremden' Deutschen. Bei den sechs besten dänischen Booten fiel auf, dass bis auf einen alle über einen Alu-Mast verfügten. Der scheint sich in Dänemark schon weiter durchgesetzt zu haben als anderswo.

Wir Segler haben uns an diesen Tagen im Skälskör Amatör Segelverein richtig gut aufgehoben gefühlt. Fast alle Boote lagen am Steg zusammen, es wurde Stegbier angeboten und es bestanden viele Kontaktmöglichkeiten nach dem Segeln und während der Bewirtung. Es handelte sich ja um einen relativ kleinen Verein, der dementsprechend auch nur begrenzte Kapazitäten bezüglich seiner Einrichtungen hatte. Aber dadurch kam eine gewisse Intimität, ja Gemütlichkeit (auf dänisch: hyggelig) auf, die zum stimmungsmäßigen Gelingen der Veranstaltung beitrug.

Dr. Johannes Thaysen
Mittelmann auf der F GER 889

Diese Fronten hatten es in sich

Alle Fotos: J. Thaysen

Eine vor das Schiff angebundene Möhre soll das Boot schneller machen

Goldpokal in Skälskör 2010

...oder die späte Erkenntnis, dass es auf dem Großen Belt auch ungemütlich werden kann

Ein persönlicher Erfahrungsbericht von Susanne Pflüger

Der Regen peitscht waagerecht an die luvwärtige Wange, jede dritte Welle gischtet über den Kopf hinweg. Das Süllbord des nordischen Folkeboots, auf dem ich sitze – nein, von dem ich versuche nicht herunterzufallen –, drückt gnadenlos in meine Kniekehle. Zum Glück habe ich eine Schot in der Hand, die ich so festhalte wie den Zügel eines durchgehendes Pferdes. Zu beiden Seiten sitzen zwei Männer, für die das der normale Alltag zu sein scheint. Der eine ist mein Mann Udo, der andere ist Lars Jensen von North Sails Onedesign, und beide wollen das hier nicht nur irgendwie überstehen, sondern so viele Boote wie möglich hinter sich im Ziel lassen.

Ich hatte mir das irgendwie einfacher, schöner, gemütlicher vorgestellt, als ich Udo ein halbes Jahr zuvor mit Freude zugesagt habe, mit ihm den Goldcup, immerhin die inoffizielle Weltmeisterschaft der nordischen Folkeboote, in Skaelskoer auf dem großen Belt zu segeln. Doch gleich am ersten Wettfahrttag pfeift der Wind mit Windstärke 6, es regnet wie aus Eimern und eine unangenehm steile Welle macht die Sache nicht besser. Ich habe ein Pflaster gegen Seekrankheit hinter dem Ohr, das zum Glück wirklich super wirkt. Trotz meiner totalen Erschöpfung werden wir 4. und 5. an diesem Tag, der für 3 andere Mannschaften einen Mastbruch beschert hat, während Sören Kaestel & Co. vom ausrichtenden Verein SAS mit einem 1. und 2. das Feld anführen. Die Übergabe des gelben Trikots bekomme ich noch mit, ebenso wie der Wettfahrtleiter mit seiner Pistole herumfuchtelt und den Start für das Freibier anschießt, aber nach 8 Stunden auf See kippe ich um 19.30 Uhr ins Bett.

Der zweite Wettfahrttag verspricht nicht viel weniger Wind, aber immerhin Sonne. Die erste Kreuz haben wir nach 1,7 sm hinter uns, wir sind an dritter Position und voller Adrenalin, da bricht der Wettfahrtleiter die Wettfahrt ab, weil ihm 10 Grad Winddrehung zu viel sind. Also wieder ab zum Startschiff. Nächster Start, wieder 1,7 sm Startkreuz, aber je näher die Bahnmarke kommt, desto mehr wird deutlich, dass da etwas nicht stimmt. Und wieder – Abbruch, weil die Tonne vertrieben ist... dieses Mal waren wir an zweiter Position... Um 13.00 Uhr dann der Start, der zur 1. Wettfahrt des Tages führt, die wir als 4. beenden. Weiterhin führt Sören, punktgleich gefolgt von Christoph Nielsen vom SV03, dem Vorjahressieger. Nach dieser Wettfahrt schickt uns der Wettfahrtleiter in den Hafen, was ich dankbar zur Kenntnis nehme, kann ich damit doch das Abendprogramm (ganzes Schwein vom Grill) erleben und muss nicht wieder zu früher Stunde ins Bett fallen.

Der 3. Tag beschert weniger Wind, so wenig, dass wir zum Teil im Cockpitsitzen. Aber anscheinend sind wir bei Starkwind deutlich besser, ein 14. und 13. Platz lassen uns im Gesamtplacement auf Platz 6 zurückfallen. Christoph Nielsen spielt seine ganze Erfahrung aus, ein 1. und 4. Platz sichern ihm und seiner Mannschaft schon vorzeitig den Gewinn des Goldcups 2010. Stefan Schneider vom SpYC segelt mit seiner Mannschaft Günther Dörbandt und Frank Thieme an diesem Tag einen 2. und 4. und bringt sich damit wieder ins Gespräch. Ein Blick auf die Ergebnistabellen am Abend macht deutlich, dass nach Christoph alles richtig eng ist. Von Platz 2 bis 9 sind die Punktunterschiede nur gering. Wir nehmen uns vor, am letzten Tag nochmal richtig zu kämpfen und werden darin von Lars' Ehefrau super unterstützt. Sie hat für uns ein ganzes Backblech „Jomfruhummer" gemacht, in Deutschland als Kaisergranat bekannte Krustentiere. Pures Eiweiß in leckerster Form gibt uns Kraft für diesen letzten Wettfahrttag. Der Wind hat wieder etwas aufgefrischt, die Sonne scheint – ein perfekter Segeltag! Ach, warum hätte es nicht die ganze Woche so sein können... Stefan Schneider hat sich mittlerweile wohl richtig eingesegelt, ein Start-Ziel-Sieg für ihn und seine Männer. An der ersten Tonne kämpfen wir an Position 3 mit Sören Kaestel, da wird er vom Jury-Boot wegen Frühstarts herausgenommen. Er tut mir ein wenig leid, aber für uns ist es natürlich ein Glück. Auch die anderen Konkurrenten, die vor dieser Wettfahrt nur wenige Punkte vor uns waren, sind alle weit im Mittelfeld zurück. Am Ende werden wir 3., nicht nur in dieser Wettfahrt, sondern auch gesamt! Stefan Schneider wird dank seines Tagessieges 2. gesamt, womit drei Berliner Mannschaften auf dem abendlichen Goldcup-Podest stehen. Das gab es noch nie! Die armen Dänen – das hatten sie sich sicher anders vorgestellt auf heimischem Gewässer. Ich habe das Gefühl, für uns freuen sich alle – die Deutschen, die Berliner sowieso und die Dänen, weil wir mit Lars ja einen von ihnen an Bord hatten und wir immerhin unter dänischer Segelnummer gestartet sind – ein dickes Dankeschön an dieser Stelle an Per Jörgensen, dass er uns sein Schiff zur Verfügung gestellt hat.

Zu später Stunde gibt es dann dänische Live-Musik und es wird zünftig getanzt. Bevor ich noch dazu komme, mit Udo zu tanzen, holt mich der Wikinger-Wettfahrtleiter auf die Tanzfläche. Und während wir tanzen, unterstützt er stimmlich laustark das Musiker-Duo. Sehr urig... Je später der Abend, desto mehr kehrt bei den Dänen wieder die gute Laune zurück. Im Tanzen und Feiern sind sie ganz klar die Sieger des Abends.

Goldpokal in Skälskör 2010

Nachgedanken

von Klaus Pollähn

Das bei uns weithin unbekannte Skaelskör ist für Folkeboote eigentlich wie gemacht: So abseits gelegen von den üblichen Routen und Häfen im Großen Belt, dass nur Folkes den langen, engen Schlauch bis zu dem anmutigen Städtchen versteckt am Ende des Fjords unter Segeln bewältigen können. Der Strom aus Wind und Tide, gespeist aus einem Noor am Ende dieses eng betonnten Fahrwassers tut ein Übriges. Aber der ausrichtende Skälskör Amatör Sejlclub war sich seiner Attraktivität und seines anspruchsvollen Regattakurses im weitläufigen Agersö-Sund völlig sicher. Warm laufen wollte man sich mit der Storebaelt-Meisterschaft. Doch nur 38 Meldungen beim größten seglerischen Jahresereignis unserer Klasse, das machte mich dennoch stutzig.

Erste Erklärungsversuche, wie wichtige Regatta-Termine lägen zu nahe bei einander, treffen aber wohl den Kern der Sache nicht. Ebenso der richtige und bedauerliche Verweis, die gleichfalls attraktiv erscheinende DM in Laboe habe auch deutlich weniger Starter als erwartet erbracht. „Small wonder" sagt eher der Engländer dazu. Wer wie ich beim Goldpokal als langjähriger Teilnehmer genügend weit zurückschauen kann, dem fallen die Veränderungen in unserer Klasse indes um so deutlicher auf:

Auf eigenem Kiel reist nur noch eine kleine Handvoll an, für die ein Straßentrailer als Alternative nicht in Frage kommt. Sind die Zeiten auch schon vorbei, als Dieter Kipcke die Selbststeueranlage aktivierte und Einhand zum Goldpokal nach Fredericia segelte? Ferien an Bord – in Verbindung mit einer Regatta dieses Ranges – findet kaum noch Zustimmung in den Familien, ebenso Regattabeteiligung in Verbindung mit Camping an Land im Zelt. Das macht uns nur noch die hartgesottene Gruppe unserer jüngeren Folke-Freunde aus Laboe vor. Bleiben dazu An- und Abreise nach Skaelskör, die nass und hart ausfielen, durch extreme Wetterlagen unangenehm im Gedächtnis, dann trübt sich die Bereitschaft dazu auch weiter ein. Wer ahnte schon, dass Mitte August der Sommer schon vorbei wäre und die Herbststürme verfrüht einsetzen würden?

Kritisch mögen Jüngere nun fragen: War die angesprochene Bereitschaft denn früher größer? In der Tat. Unser erster Goldpokal war in Kopenhagen 1966: Selbstverständlich reisten wir alle ausnahmslos auf eigenem Kiel an. Das brauchte Zeit und das primitive Leben an Bord rund um den Primus-Kocher war für uns junge Leute völlig normal. Merkwürdig berührte uns damals also die Diskussion unter den angereisten KYC-Mitgliedern, die bemängelten, dass ein junges Paar aus Kiel den Goldpokal und ihre Hochzeitsreise im Clubboot miteinander verbanden.

Einen Trailer besaß damals niemand – weder Lind noch Börresen. Auch der sogenannte „Schüttler" aus Berlin ratterte noch nicht über die Interzonenstrecke aus der Berliner Enklave nach Westen mit einem aufgebockten Holz-Folke auf der Pritsche. Heute setzt ein Van oder SUV als Zugwagen für ein Zweieinhalb-Tonnen-Gespann ein Einkommen voraus, von dem wir niemals zu träumen wagten.

Die Folgen sind nunmehr deutlich sichtbar – bei den Meldezahlen von heute und in Zukunft: Die sportliche Mitte kommt unserer Klasse kontinuierlich abhanden. Die Spitze trailert von Ort zu Ort, von Regatta zu Regatta, setzt dort ein staubtrockenes, sorgfältig poliertes Boot zu Wasser. Die Breite zieht da nicht mehr mit. Sie zieht sich zurück. Das Ende geht total verloren. Beispiel: Jeder prüfe, wie viele hölzerne Folkes es in seiner Flotte gibt. Wie viele davon waren in Skaelskör? Ein einziges, U. Schäfer aus Laboe. Der Goldpokal als Treffpunkt der verschiedenen Nationen und unterschiedlicher Segler unserer Klasse ist in der Gefahr, seine angestammte Funktion zu verlieren. Er pervertiert zum Treffen nur noch der rein sportlich Ambitionierten. Mir kam auch die Verbrüderung zu kurz. Das ist eine Aufgabe für uns alle und mit Freibier einer Brauerei im Hintergrund allein nicht zu schaffen. Gesprächspartner zu suchen ist dann schon erschwert, wenn im Programm keine Bootsnamen mehr stehen, sondern nur noch Segelnummern. Auch das fördert leider Anonymität.

Für den nächsten Goldpokal in Deutschland wünsche ich mir neue kräftige Anreize. Ein vermindertes Startgeld für Boote, die auf eigenem Kiel hinsegeln, gehört diskutiert. Preise für den schnellsten Teilnehmer aus dieser Kategorie sollten wir geben – wie auch für den mit der längsten Anreise auf eigenem Kiel. Die sportliche Bewertung der diesjährigen Regatta überlasse ich unserem Vorsitzenden, mein Blick von den hinteren Rängen auf das Geschehen vorne reicht dazu nicht.

Der erste Tag forderte neben etlichen Aufgaben bereits vier Masten. Obwohl Ersatz an Masten und Rudern zu haben war, hielt die Folkeboot Zentrale sich bedeckt. Den Preis für einen Mast erfuhr ich erst auf telefonische eigene Nachfrage in Hamburg: 1.990 Euro. Immer noch preiswerter als ein neuer Satz Segel. Die eine dänische Crew fand als Ersatz ein fertiges Rigg und musste nur wenige Beschläge umsetzen. Ich fotografierte den 1x19 Draht, der aus dem gewalzten Vorstag-Terminal herausgerissen war. Aber eine andere deutsche Crew fuhr umgehend mit dem Trailer nach Hause. Ich erinnerte mich nur zu gut, dass die Crew von Bruno Splieth samt einem Kieler Helfer und einem Bootsbauer von Börresen als Schrauber einen ganzen Tag brauchte, um alle Beschläge vom alten Mast – der nach Brunos Aussage nichts taugte – abzunehmen und an den neuen zu setzen.

Das schwedische Folkeboot „Olivia" ist seit Jahren ein regelmäßiger Gast beim Goldpokal. Einer der ersten, der mit einem Alu-Rigg fuhr. Man suchte händeringend und vergebens nach Ersatz für einen zerbrochenen Ausbäumer aus Holz und für einen verbogenen aus Alu, nicht nur im Hinblick auf die geplante Heimreise bei westlichen Winden Richtung Malmö.

Lange Niro-Schrauben für einen kaputten Traveller, der uns zur Aufgabe zwang, findet man mit etwas Glück oder einem freundlichen Helfer im Baumarkt: Ja - die 200er Packung zu 259 Kronen. Also suchten wir weiter. An Bord maßen wir nach, was wir gefunden hatten. Die Schrauben hatte leider jemand eingepackt, der nicht lesen konnte. Aber wenigstens konnten wir bei den nächsten 4 Wettfahrten wieder dabei sein und sie auch beenden.

Wir alle bewunderten Uwe Pfuhl, der mit Elan auf dem Slipwagen am „Alten Schweden" eine GfK-Reparatur am Unterwasserschiff

bewerkstelligte, als sich nach der Bolzerei im Seegang ein fieses Leck seitlich im Vau des Vorschiffs gebildet hatte.

Noch eine Bemerkung zum Ergebnis der Wettfahrten: Der überlegene Sieg von Nielsen, Dehn, Felsberg ist keine Überraschung für uns, sicher mehr für die Dänen. Die dänische Segelpresse lobte denn auch, dass er sich bei seinen Starts klug aus dem Gedränge an bevorzugter Stelle heraushielt, einen freien Platz suchte und sich allein auf Grund seiner Geschwindigkeit frei segelte. Spätestens auf der zweiten Kreuz bestimmte er die Strategie. Die Goldpokal-Bestimmungen verlangen eine Luvmarke in der Distanz von 1,8 Seemeilen. Auf drei Kreuzstrecken ergibt das ca. 7,5 sm durchs Wasser. Die riesigen Abstände zwischen Spitze und Ende (beide benutzten das gleiche Material!) waren sehr entmutigend.

Die eigentliche Überraschung für mich ist der zweite deutsche Platz, verdient durch eine stetige Steigerung von einer Wettfahrt zur nächsten durch eine weitere Berliner Crew auf Günter Dörbands Boot. Zwei Preisträger aus der größten Folkebootflotte der Welt, das ist wohl auch eine Bestätigung für wirksame Flottenarbeit in der Vergangenheit.

Der dritte Preisträger war eine neuartige Symbiose deutsch-dänischer Zusammenarbeit: Die Crew von Ehepaar Pflüger wurde ergänzt durch den Segelprofi Lars Jensen von North, der besser als jeder andere Trimmer wusste, wie er seine Segel bei den herrschenden Verhältnissen einzustellen hatte. Traditionell ist North bei den Dänen im Folkeboot stark vertreten, aber auch alte Traditionsmarken waren neben jungen Schneidern quer durch die Flotte verteilt.

Offizielle Vertretung der Folkboat Centrale jetzt in Neustadt

Kurz vor Andruck der aktuellen FolkeNews erreichte uns diese Pressemitteilung von Nordsail:

„Sehr geehrter Herr Dr. Thaysen,

wie Sie selbstverständlich wissen, ist die Folkeboot Zentrale aus betrieblichen Gründen von Kerteminde nach Hamburg verlegt worden. Die neue Folkboat Centrale wird durch Erik Schneider betreut.
Wir, als im BVWW vertretenes Yachthandels, Service und Charterunternehmen, mit Sitz in der Ancora Marina/Neustadt i. Holstein haben die Vertretung der nordischen Folkeboote für die westliche Ostsee und Hamburg erhalten. Unser Anliegen ist es, mit Ihnen, respektive der Klassenvereinigung zusammenzuarbeiten, um gegenseitig zu partizipieren, um natürlich Folkeboot-Interessierte bestmöglich informieren und betreuen zu können.

Mit seglerischen Grüßen aus Neustadt in Holstein

Tom Stender,
Marketing Leitung“

Wie uns Herr Stender telefonisch mitteilte, wird er bereits auf der Hanseboot in Hamburg vertreten sein.

Nordsail OHG, An der Wiek 7-15, D-23730 Neustadt i. Holstein, Tel: 0 45 61 / 7 14 99 33
www.nordsail.de, info@nordsail.de

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT–MØLLER

NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

3 VARIANTEN DES NORDISHEN FOLKEBOOTES
GANZ GFK – KOMBINATION GFK/HOLZ – GANZ HOLZ

FOLKEBOOTE VON BRANDT–MØLLERS BÅDEBYGGERI SIND IN SPITZENQUALITÄT UND AUS BESTEN MATERIALIEN GEBAUT – VON UNTEN BIS OBEN

1946–2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

BRANDT-MØLLERS BÅDEBYGGERI
SKOVNÆSVEJ 6 – 3630 JÆGERSPRIS
TEL: +45 4731 0677 – FAX: +45 4731 7782
www.divaroyal.com – bmb@divaroyal.com

Goldpokal in Skälskör 2010

Berliner bei den Wikingern

Nachdem Skaelskoer auf der Landkarte gefunden wurde, konnte die Anreise zum Skaelskoer-Amatörsejlclub, dem diesjährigen Ausrichter des Goldpokals, beginnen. Vor dem Kranen in der Harboe-Brauerei sollten alle Boote aufgeriggt werden. Dazu bot sich der Parkplatz am Hafen an. Gesagt – getan. Die Strecke von dort zur Brauerei wurde minuziös mit dem Fahrrad ausgekundschaftet. GER 764, GER 645 und GER 512 machten sich auf den Weg. Doch ups, was macht da die Hochspannungsleitung?! Alle Masten wieder gelegt, hinter der Hochspannungsleitung wieder gestellt. Keine Hürde für Goldpokalsegler…

Einen Tag vor dem offiziellen Beginn waren Stefan und Frank von GER 764 nicht zu halten und wollten bei strömenden Regen und sportlicher Brise unbedingt auf die hohe See, während es sich ihr dritter Mann Günter lieber am Kamin gemütlich machte. Den fehlenden Mann ersetzten Andreas, Svenja und Alexander, alias Dalben-Alex durch Katja, sie mussten unbedingt bei diesem scheußlichen Wetter zu viert raus. Auch Sönke, Butze und Marc ließen sich nicht abschrecken.

Die skurrilen und willkürlichen Messmethoden des Vermessers sorgten auch am nächsten Tag noch für Gesprächsstoff, als bekannt wurde, dass er selbst unter großem Ehrgeiz mit segelte.

Die Eröffnungsveranstaltung verlief rustikal mit viel Bier des Sponsors Harboe, wobei die in dänischer Sprache abgehaltende Eröffnungsrede der Bürgermeisterin (Dauer ca. ¼ Stunde) vom urigen Wettfahrtleiter mit zwei Sätzen ins Englische übersetzt wurde und mit skål! endete.

Nun der erste spannende Tag:

Viel Wind, zu viel waagerechter Regen, eine bolzige Welle, eine für den Goldpokal typische unglaublich lange Kreuz und vier gebrochene Masten. Was will das Seglerherz mehr? Nach zwei absolvierten Wettfahrten sah es aus Berliner Sicht gar nicht schlecht aus, Christoph mit einem fünften und zweiten Platz und Udo mit seiner ungeübten Ehefrau Susanne, die nicht wirklich wusste, worauf sie sich einließ, mit einem vierten und fünften Platz. An Land gab es Freibier, deren Beginn vom Wettfahrtleiter mit seiner Pistole angeschossen wurde. Eine Stunde später der nächste Schuss – und Klappe zu.

Mit einer kommoden Fünf und strahlender Sonne ging es in den zweiten Wettfahrttag. Die erste Wettfahrt wurde leider an Tonne 1, wegen eines Winddrehers, abgebrochen. Auch die nachfolgende Wettfahrt wurde nach der ersten Kreuz abgebrochen, weil die Tonne vertrieben war. Dann konnte nur noch eine Wettfahrt gesegelt werden. Christoph konnte wieder einen Zweiten für sich verbuchen, Udo wieder einen Vierten. Ein siebenter Platz für Stefan und seine Männer ließ sie langsam in Fahrt kommen. Kurz vor dem Ziel wurde der Alte Schwede vom eingangs schon erwähnten Vermesser auf die Rockies geschickt, sodass er beim abendlichen Spanferkelessen sein Boot reparieren musste.

Man weiß nie, wie es kommt: Von einigen Regatten haben wir gar keinen Bericht, mit Berichten vom Gold Pokal wurden wir förmlich überschwemmt.

Wir haben uns entschieden, alle zu bringen, weil sie auf so spannende Weise lauter verschiedene Aspekte beleuchten.

Am dritten Tag machte Christoph Nielsen mit einem Ersten und einem Vierten die Titelverteidigung klar. Auch Stefan kam mit dem leichten Wind bestens klar, ein Vierter und ein Zweiter brachten ihn in die Spitzengruppe. Udo brach nach verwachstem Trimm ein (14. und 13.) – näheres erläutert er gern in einem persönlichen Gespräch ☺.

Den letzten Tag verlebten die einzelnen Segler ganz unterschiedlich. Die Steuerleute kämpften mit alter Welle, Günter lag an Deck und ließ sich die Wellen ins Gesicht schleudern und musste sich von seinen Mitseglern auch noch veräppeln lassen und Udos Frau Susanne hatte endlich die Bedingungen, die sie sich die ganze Woche gewünscht hatte, nämlich schöne drei Windstärken mit Sonne. Auch Andreas und seine Mannschaft konnten endlich den Goldcup genießen, keine Seekrankheit trübte die Laune. Die Ergebnisse waren so sonnig wie das Wetter. Stefan Platz 1, Udo Platz 3, was Stefan den zweiten Platz im Gesamtergebnis und Udo den dritten bescherte.

Nun begann die Kranregatta, die durch die örtlichen Gegebenheiten einen ganz speziellen Reiz hatte. Vom großen Belt nach Skaelskoer musste man ca. ½ Stunde durch einen mit zahlreichen Untiefen gespickten Fjord segeln. Die Fahrrinne war zum Teil ganz eng und ein Kreuzen sehr abenteuerlich. Selbst Einheimische haben des Öfteren ein Grundstück gekauft, was regelmäßig zu Sprüchen und Gelächter führte. Auch Günter ist jetzt Besitzer einer Reihenhaussiedlung in Dänemark ☺.

Das spektakulärste Krananlegemanöver absolvierte Andreas, der mit Schmackes auf einen Holzdalben zusteuerte, seinem Mitsegler Alex „Festhalten" zurief und kurz darauf zurückprallte. Da saß Alex allerdings schon auf dem Dalben und musste warten, bis er von dort wieder abgeholt wurde.

Die abendliche Preisverteilung mit leckerem „Galadinner" fand wieder im bewährten Rahmen statt. Das war natürlich ein Knaller – drei Berliner Mannschaften auf dem Podest. Christoph füllte den Goldpokal mit Champagner und ließ ihn kreisen. Die etwas enttäuschten Gesichter der Dänen erhellten sich durch die Livemusik, zu der bis in die Nacht zünftig getanzt wurde.

Susanne und Udo Pflüger, Günter Dörband, Stefan Schneider, Andreas Blank und Katja Knegendorf

Kressbronner Obersee–Pokal
Das lange Warten auf Wind, 4.–5. 9. 2010

Fotos: Hilde Scherbaum

Flaute prägte die Ausrichtung des Oberseepokals der Nordischen Folkeboote zusammen mit 6er und Sharks, in der Kressbronner Bucht. 14 Folkeboote fanden dieses Jahr den Weg zum Oberseepokal. Die Segler mussten viel Geduld mit dem Wind und der Wettfahrtleitung aufbringen. So gelangen am Samstag, bei Folkeboot unwürdigen Umständen, lediglich 2 Kurzwettfahrten.

Am Abend allerdings hatte das Team der Kressbronner Segler ein besonderes Highlight geboten. Ein mehrgängiges Thailändisches Menü wurde den gefrusteten Seglern aufgetischt. Die Stimmung änderte sich schlagartig, so toll war alles arrangiert. Eindrucksvoll die eingängige Begleitmusik einer Ein-Mann Band. Der wirklich gelungene Abend wurde mit Beifall gewürdigt und für einige auch sehr spät beendet. Oder war es schon sehr früh?

Leider versprach der Wetterbericht auch für Sonntag keine besseren Windbedingungen. So ging das frühe Auslaufen dann auch etwas lustlos vonstatten. Wieder war Warten angesagt. Doch dann setzte sich für alle überraschend ein Westwind mit guten 3 Beaufort durch. Zwei Wettfahrten bei perfekten Bedingungen waren der Lohn. Mit einer guten Serie gelang der Crew der „Sisu“ um Peter Häusler der Sieg, vor Martin Graf auf „Höri-Strolch“ und dem drittplatzierten Andy Trunz mit „Beaux-Temps“.

Mit Erinnerungspreisen für jede der teilnehmenden Mannschaften endete der Oberseepokal mit der Siegerehrung am Nachmittag.

Gerhard Wohlbold

Platz	Segelnummer	Yachtname	Skipper	Club
1	GER 873	Sisu	Häusler, Peter	YCRa
2	GER 1031	Höri-Strolch	Graf, Martin	YCRa
3	FG 475	Beaux Temps	Trunz, Andreas	CKA
4	G 602	Secret	Huber, Rolf	KYC
5	GER 981	Kairosa	Fritz, Rainer	YCG
6	GER 697	Spring	Zimmermann, Egon	YCM
7	G 635	Nuith	Herrmann, Norbert	KS
8	GER 591	Bützi-Jopp	Graf, Roland	SC Iznang
9	GER 184	Palmström	Beck, Matthias	YCSt
10	GER 998	Kleiner Blaupfeil	Miller, Bernd	WSC
11	GER 464	Akaravana	Lenz, Oliver	KS
12	GER 1080	Kaos	Jahnke, Olaf E.	KS
13	FG 735	Andante	Stingl, Hagen	KS
14	G 671	Frida	Denn, Alexander	KS

Hamburger Meisterschaft im Mühlenberger Loch

aus Sicht der F GER 926

Wieder sind wir Gesamtfünfter und wieder dürfen wir den Bericht schreiben. Ächz. Also: Am 21. und 22.08.10 fand im Mühlenberger Loch die MSC Sanduhr Regatta (7 Klassen) statt, in deren Rahmen die Folkeboote ihre HH-Meisterschaft aussegelten. Die Ereignisse zur Abwechslung mal tabellarisch:

1) Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern, neuer Hamburger-Meister ist das Boot F GER 707, Kay Louwien und Crew!

2) Große Freude bereitete allen, dass ein Gast nach HH gefunden hatte, das Boot F GER 544, Svend Krumnacker mit Crew von der Möhne. Nach eigenen Aussagen hat es ihm gut gefallen und er konnte sogleich einen schönen Wanderpreis mitnehmen und diesen gilt es nun, in 2011 zu verteidigen.

3) Große Anerkennung dem Boot F GER 1072, Familie Zwirner, die diese Serie mit ihrer kleinen Tochter komplett durchgesegelt haben.

4) Das Wetter war super. An beiden Tagen 3 bis 4 Windstärken aus der gleichen Richtung und warme Temperaturen, sodass 5 Wettfahrten gesegelt werden konnten. Der vorhergesagte große Regen kam erst am Sonntagabend, als alle wieder auf dem Sofa saßen.

5) Wie wir es bereits seit Jahren kennen, hat beim MSC alles wie am Schnürchen geklappt; Wettfahrtleitung, Begleitboote, Getränkeversorgung, Grillgut. Allen fleißigen, freiwilligen Helfern vor und hinter den Kulissen vielen Dank von den Folkebooten.

6) Leider gab es nur acht Starter und Meldungen, sodass diese Serie nicht in die RL Wertung kommt. Es fehlten bekannte Größen von der Elbe wie die Boote F GER 535, 756, 854 und 864. Diese Serie lag ja auch direkt zwischen Goldpokal und DM und alles ist freiwillig und soll Spaß machen.

7) Wir von der F GER 926 hatten viel Spaß, mit einem F–Neuling an Bord, der sich superschnell zurechtgefunden hat.

8) Die beiden lauen Abende auf der Terrasse des MSC, im Kreise der F-Gemeinde, in bester Erinnerung behaltend, freuen sich hoffentlich alle auf 2011 !

Viele Grüße von der Elbe, Christian Wedemeyer

aus Sicht der F GER 316

Ein kleiner Teil der Hamburger Folkeboote hatte sich im Mühlenberger Loch zur Sanduhr und damit zur Hamburger Meisterschaft 2010 getroffen. Dies waren insgesamt 8 Folkeboote und davon eins aus vom Möhnersee, FG 544.

Wir hatten alle ein tolles Wochenende, da die Startzeiten zur Mittagszeit erfolgten. Wir hatten ausreichend Wasser und Wind, SW 3-4 Bf. und eine gut ausgelegte Regattabahn in Trapezform (Anm. der Red.: Geht also auch, s. TW-Bericht). Der MSC hat insgesamt 7 verschiedene Bootsklassen in fünf Starts gelegt und damit die Voraussetzung für eine super Veranstaltung. Bei relativ konstantem Wind mit einigen stärkeren Böen konnte der Wettfahrtleiter Bernd Krivolawek fünf lange Wettfahrten an zwei Tagen durchziehen.

Hamburger Meister 2010 wurde die Mannschaft von Kai Louwin mit 2 ersten und 2 zweiten Plätzen. Herzlichen Glückwunsch!

Das Endergebnis:

1. Kai und Lara Louwin, Olaf Brüning, SVAOe
2. Peter Hosie, Klaus Schröder, Stephan Otto, JKN
3. Bastian und Inga Maziull, Jan Riephausen, SCOe
4. Sven Krumnacher, Lennart Hieke, YCM
5. Christian Wedemeyer, Karin Hartung, Ralf Köster, SVA
6. Thomas und Jule Lyssewski und Steffen Schuldt, SVAOe
7. Norbert und Anne Schlöbohm, Peter Wallrath, SVAOe
8. Jörge, Birte und Linea Zwirner, SVAOe

Für alle noch einen erfolgreichen Segelsommer

Thomas Lyssewski
FG 316, Lord Jim

Dominanz der SISU GER 873

Martin Graf berichtet vom Zeller Folkeboot-Pokal 2010

Bei schönem Wetter und leichten Windbedingungen um 1 – 2 Beaufort am Samstag fanden am Samstag direkt vor der Hafeneinfahrt des ausrichtenden Yachtclub Radolfzell 4 spannende Wettfahrten statt.

Die Crew um Peter Häusler vom Yachtclub Radolfzell kam von allen teilnehmenden Mannschaften am besten mit den Bedingungen zurecht.

Mit 4 Laufsiegen und optimalen 3 Punkten hatten die Radolfzeller einen komfortablen Abstand zum zweitplatzierten Kai Spier vom Yachtclub Ruhrland-Essen mit 11 Punkten.

Die allerdings punktgleich mit dem 3. Mattias Beck vom Yachtclub Stockach und dem 4. Gerhard Kunze vom SV Puren-Konstanz ihr Ergebnis nur durch die bessere letzte Wettfahrt erreichten.

Regattaleiter Bertram Schall war dann auch sichtlich zufrieden, 4 Läufe (1 Streicher) schon am Samstag im Kasten zu haben. Zudem am Sonntag windbedingt kein weiterer Lauf gewertet werden konnte.

Zur Siegerehrung am Sonntag Nachmittag dankte Bertram Schall seinen zahlreichen Regattahelfern für den reibungslosen Ablauf während der Wettfahrten, sowie dem Vela Team vom YC-Restaurant für die perfekte Bewirtung während des Wochenendes.

Mit pünktlich zum Ende der Veranstaltung einsetzenden frischen Westwind endete ein gelungenes Regatta Wochenende im Yachtclub Radolfzell.

Karl Heinz Hagedorn †

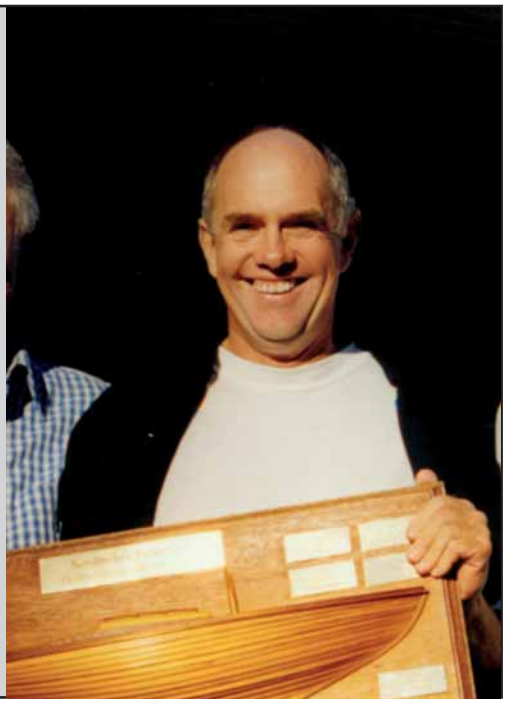
Während der Travemünder Woche erhielten wir die Nachricht, dass unser langjähriges Flottenmitglied Karl-Heinz Hagedorn verstorben ist.

Karl-Heinz hat verschiedene Folkeboote besessen, wovon das schönste wohl die „Alarm" war. Mit seiner Crew hat er mit seinem Boot hier auf der Bucht zahlreiche Regatten erfolgreich bestritten und wurde mehrmals Flottenmeister. Seine Frau Karla war, außer auf der Regattabahn, immer dabei. Gemeinsam waren sie ein fester Bestandteil der Lübecker „Folke-Familie".

Am Samstag, dem 21. Juli, nahmen einige Folkebootfreunde auf eigenem Kiel bei der Seebestattung von Karl-Heinz Abschied und erwiesen ihm so die letzte Ehre.

In dieser schweren Zeit sind unsere Gedanken bei Karla und ihrer Familie und wir hoffen, dass die Erinnerungen an die schönen gemeinsamen Stunden mit Karl-Heinz Euch die Kraft geben, diesen Verlust zu verarbeiten.

Britta Rosehr für die Folkebootflotte Lübeck



Protokoll
Treffen der Flottenobleute

Datum: 23.8.2010
Ort: Laboe
Teilnehmer:
Horst Klein, Flotte Essen
Dirk Rohrbeck in Vertretung für Walther Furthmann, Flotte Kiel
Klaus Kahl, Flotte Schlei
Britta Rosehr und Heino Haase, Flotte Lübeck
Von Stefan Klabunde, Flotte Berlin, Rainer Willibald, Flotte Bodensee, und Robert Winkler, Flotte Flensburg, liegen Stellungnahmen vor.

TOP 1 Begrüßung

Johannes erläutert Sinn und Ziel der Diskussionsrunde. Es geht um die weitere Attraktivierung des Folkebootes in allen Nutzungsrichtungen wie Regatta, Fahrten und Classic sowie um Mitgliederwerbung in die KV. Angesichts des hohen Alterdurchschnittes der KV mit ca. 56 Jahren muss eine gezielte Nachwuchsförderung und eine Imagepflege angestrebt werden.

Diese Zusammenkunft sollte eine Ideensammlung und Meinungsbildung zur Vorbereitung der nächsten Vorstandssitzung und der JHV im November darstellen. Da die Umsetzung von Maßnahmen größtenteils vor Ort erfolgen müsste, ist die Einbeziehung der Flottenobleute in diesen Prozess notwendig.

TOP 2 Ideen zur Mitgliederwerbung

Mögliche Zielgruppen: Jugendliche (bis 21 Jahre), junge Erwachsene bis ca. 40 Jahre, Fahrten-(Rotwein-)segler, Freundeskreis Klassiker. Die Teilnehmer waren sich einig, dass insbesondere für die Fahrtensegler, jungen Erwachsenen und die Klassiker ein Programm zur Bekanntmachung und Imagepflege des Folkebootes erarbeitet werden müsste. Folgende Ideen für die jeweilige Zielgruppe wurden diskutiert:

Jugendliche

Generell ist die Heranführung von Jugendlichen an das FB schwierig, da i.d.R. schnellere Klassen bevorzugt werden. Eine Möglichkeit ist die Bereitstellung von Vereinsschiffen, wie fast überall an der Küste realisiert. Robert schlägt vor, für das Vereinschiff die variablen Kosten für einen Trailertransport eines Vereinschiffes zur Überführung an eine Regatta durch die KV zu sponsoren. Rainer möchte ein Vereinschiff für den Bodensee erwerben. Die KV kann aber dieses Projekt nicht finanziell oder institutionell unterstützen.

Junge Erwachsene

1. Einrichtung eines Tages des Folkebootes in den Segelvereinen mit aktualisierten Flyern, 10 FN's an die Vereine verschicken, Probesegeln (Vorzüge des FB herausstellen), Video über das Folkesegeln erstellen und zeigen, Einladung an alle Segler, auch Nichtregattasegler
2. Messeauftritte: Auf der Hanseboot wird Eric Schneider ein FB ausstellen. Auf der Boot ermittelt Johannes die Kosten einer Bootspräsentation auf dem Gemeinschaftsstand der KVs. Die Flotte Essen organisiert den Standdienst. Was ist mit Bootsausstellung in Berlin?

Fahrtensegler und Klassiker

Die Einrichtung und Ernennung eines Fahrtenobmannes wird vorgeschlagen. Diese Person könnte über folgende Aktivitäten diese Gruppe für die KV gewinnen:

- Organisation von Segeltörns (z.B. Rund-Fünen, oder Nachtörns)
- Kontakt- und Tauschbörse
- Ansprache in Vereinen und bei Fahrten events, Co-Veranstalter bei Classiker-Treffen

TOP 3 Regatta Segeln

Allgemein wird die Organisation des Regatta-Segelns für gut befunden. Die diesjährige, oft zu dichte Abfolge von Regatten wird in den nächsten Jahren entzerrt.

Generell sollte ein Mindestabstand von Folke-Großveranstaltungen von ca. vier Wochen angestrebt werden. Eine Beteiligung der KV an den in Holland stattfindenen Delta Weeks wird als zu teuer angesehen.

Bestentraining

Obwohl das Ziel, Anschluss der Deutschen an den internationalen Standard, erreicht wurde, wird vorerst an einem Bestentraining mit folgenden Änderungsvorschlägen festgehalten:

- Anstatt der 10 bis 12 Besten der Rangliste die 10 bis 12 Besten der Flotten
- Zwei Wildcards für junge Segler
- Häufigerer Revierwechsel
- Terminänderung: vor einer DM?

Anfänger- bzw. Fortgeschrittenen-Training

Die Flotte Lübeck wird ein solches Training vor dem Gold Cup 2011 anbieten.

Ein Tag Theorie, ein Tag Praxis. Als Trainer wird Thomas Kruse vorgeschlagen. Johannes bemüht sich um ein Sponsoring von Folkebootwerften. Ansonsten obliegt es jeder Flotte selbst, derartige Angebote zu unterbreiten und rechtzeitig auch den anderen Flotten mitzuteilen.

TOP 4 Verschiedenes

Dauer der DM

Robert möchte diese Regatta auf maximal 4 Tage begrenzen, während die Berliner an der Wochenlänge festhalten wollen. Johannes wird zeitnah eine Umfrage bei den Regattaseglern zu dieser Frage starten. Johannes ist für eine flexible Lösung, je nach Wunsch des Veranstalters.

Flottenrubriken in der FN

Diese Einrichtung mit den Inhalten Terminhinweise, Kurzberichte, Ansprechpartner wird befürwortet.

Schleswig, 2.9.2010

Johannes Thaysen

AUSSCHREIBUNG FOLKEREISE - 2010

AUF DEN SPUREN UNSERER HIGHLIGHTS ! ! !

LIEBE FOLKEBOOTFREUNDE,

IN DIESEM JAHR FINDET DIE JHV DER DEUTSCHEN FOLKEBOOTVEREINIGUNG WIEDER AM BODENSEE STATT. DIE FAHRTEN DORTHIN GEHÖREN ZU UNSEREN SCHÖNSTEN REISEN UND SIND VIELEN IN GUTER ERINNERUNG. ES BIETET SICH AN NOCH EINMAL IM RESIDENZSCHLOSS ZU ÜBERNACHTEN, SOWIE BAMBERG UND DAS Bierkulinarium ZU ERLEBEN.

IN FRIEDRICHSHAFEN STEIGEN WIR IM SEEhotel AB. FÜR DIE RÜCKFAHRT HABEN WIR EINEN URIGEN LANDGASTHOF IN FRANKEN AUFGETAN. AUSSER DEN BIEREN AUS EIGENER BRAUEREI, WERDEN SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH HERVORRAGENDE FRANKENWEINE ANGEBOTEN.
HIER NEHMEN WIR EIN FRÄNKISCHES DREI-GÄNGE-MENUE EIN.
AUF DER LETZTEN ETAPPE WERDEN WIR IN THÜRINGEN EINE RAST ZU EINER VESPER MIT HAUSGEMACHTEN PRODUKTEN EINLEGEN.
WIE IMMER SIND TEILNEHMER AUS ANDEREN FLOTTEN, FREUNDE U. GÄSTE HERZLICH WILLKOMMEN.

REISEVERELAUF:

1. TAG: BUSFAHRT BERLIN - BAMBERG, NACHMITTAG ZUR FREIEN VERFÜGUNG, BAMBERG ERKUNDEN AUF EIGENE FAUST ODER BESUCH DER WELLNESSEINRICHTUNGEN IM HOTEL. ABENDS BIERKULINARIUM IM URIGEN Mahrs-Bräu MIT 5-GANG-BIER- MENÜ, BEGLEITET VON PASSENDEN SPEZIALBIEREN UND LAUNIGEN KOMMENTAREN. ÜBERNACHTUNG IM HOTEL RESIDENZSCHLOSS.
2.TAG: BUSFAHRT BAMBERG - FRIEDRICHSAFEN. NACHMITTAG ZUR FREIEN VERFÜGUNG. BEGRÜSSUNGSABEND DURCH DIE FLOTTE BODENSEE. ÜBERNACHTUNG IM SEEHOTEL
3. TAG: JHV DER DFV FÜR MITGLIEDER, FÜR NICHTMITGLIEDER IST DER VORMITTAG ZUR FREIEN VERFÜGUNG (EVTL. SIGHTSEEING). NACHMITTAGS BUSFAHRT FRIEDRICHSHAFEN - REICHELSHOFEN IN UNSER URIGES
HOTEL LANDWEHRBRÄU
ABENDESSEN: FRÄNKISCHES 3-GANG-MENÜ.
4. TAG: RÜCKFAHRT NACH BERLIN, RAST IN THÜRINGEN MIT HAUSGEMACHTEN KÖSTLICHKEITEN.

TERMIN: DONNERSTAG 18.11. - SONNTAG 21.11.2010

KOSTENBEITRAG PRO PERSON: AB 40 PERS. **329,- €**
35 P: 342,- € , 30 P. 370,- € , 25 P. 395 ,- € ,
20 P. 419,- €. EINZELZIMMERZUSCHLAG: 77,- €

STORNIERUNGSGEBÜHR WENN KEIN ERSATZ GESTELLT WIRD : BIS 09.09.2010 150,- € , AB 10.09. 50 % , AB 01.10.2010 100 % DES REISEPREISES.

MELDUNGEN AN: MARLENE STURM
SCHARFE LANKE 79A , 13595 BERLIN , TEL: 362 47 62
FAX: 362 60 50 , E-MAIL: marlene.sturm@arcor.de

DIE DURCHFÜHRUNG ERFOLGT OHNE JEGLICHE HAFTUNG DES AUSRICHTERS! ÄNDERUNGEN U. EVENTUELLE TEUERUNGSZUSCHLÄGE SIND VORBEHALTEN!

HOTEL LANDWEHRBRÄU

HERZLICHE FOLKEBOOTGRÜSSE
Marlene u. HPM

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Dr. Ulrich Andreas Sante
Karl-Hofer-Str. 26
14163 Berlin
Tel. 030-80580330
ulrich.sante@googlemail.com
Bootseigner FG 828
Flotte Berlin

Thilo Rösler
Am Lindenberg 2
38442 Wolfsburg
Tel. 05361-840101
t.roesler@cebra.de

Ursula Optenhögel
Flieth 26
42327 Wuppertal
Tel. 0202-781515
info@hoegel.de
Flotte Essen

Brigitte Stern
Raiffeisenstr. 32
97631 Bad-Königshofen
Tel. 097631-5547
Flotte Berlin

Michael Krause
Bäckerweg 6
24357 Fleckeby
Tel. 04354-283365
info@goetheby-hdm.de
Flotte Schlei

Gerhard Beck
Höhnhart Nr. 61
A 5251 Hohnhart
Tel. +43-77556801
Bootseigner F AUT 1091
Flotte Bodensee

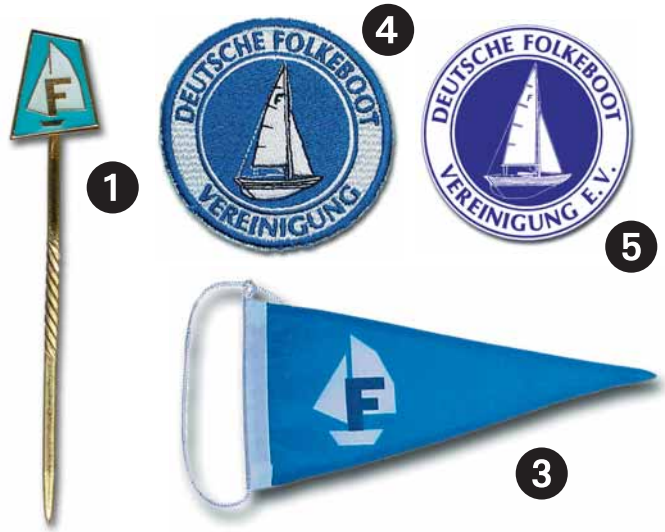
Britta Rosehr
Zwinglistr. 2
23568 Lübeck
Tel. 0451-3002449
Flotte Lübeck

Andreas Rieß
Langer Kamp 72
22850 Norderstedt
Tel. 040-5253191
info@riessmedien.de
Bootseigner FG 882
Flotte Schlei

Carsten Gerdes-Götz
Tannenzuschlag 10
22419 Hamburg
Tel. 040-53932913
gerdes_goetz@hotmail.de

Setzt Euch bitte mit den Neumitgliedern in Eurer Flotte in Verbindung!

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

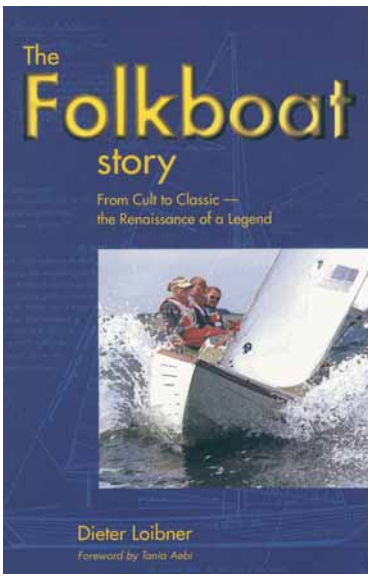


1	Anstecknadel	Euro	12,00
3	Folkebootstander	Euro	9,50
4	Folkebootaufnäher	Euro	7,50
5	Autoaufkleber	Euro	1,50
7	Weste (nur XL und XXL)	Euro	25,00

Alle Preise verstehen sich pro Stück sowie inklusive Porto und Verpackung.
Bestellungen bitte beim Kassenwart:
Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

Ein Klinker-Entwurf, der genauso gut und schnell segelt, ob er nun aus Holz oder Kunststoff gebaut ist. – Das Nordische Folkeboot gibt es nun schon seit 60 Jahren. Viele leichtere, schnittigere und schnellere Boote sind in diesen Jahrzehnten gekommen und wieder verschwunden. Das Folkeboot ist noch immer da! – Und zwar stärker als je zuvor.

Die Folkeboot-Story – 240 Seiten, 50 Fotos, 30 Riss-Zeichnungen, Von Kult zu Classic – Die Wiedergeburt einer Legende, von Dieter Loibner (Oakland Ca., USA) Im Internet zu bestellen unter www.amazon.de



Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 0 41 01-4 61 33, Mo. - Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.
Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband
Die Deutsche Folkeboot Vereinigung ist der Zusammenschluss von Folkebootseglern aus der gesamten Bundesrepublik.
Unser Nordisches Folkeboot ist eine vom DSV anerkannte ausländische Einheitsklasse mit ca. 800 Booten in Deutschland und mehr als 4400 Booten in Europa.

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung FOLKENEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminkalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in technischer und sportlicher Hinsicht, so wie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegeln etc.

Der Vorstand
1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyraweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
vorsitzender@folkeboot.de
2. Vorsitzender
Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738, mobil 0171/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de
Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
0 41 01/4 61 33, miniundhilka@kabelmail.de
Sportwart
Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 04624/800875,
folke-klaus@t-online.de
Pressewart/Redaktion
Dr. Stefan Goes
Lindenstraße 23a, 23558 Lübeck
mobil 0177/7701160, Fax 0451/8818509
presse@folkeboot.de
Internet-Obmann
Harald Koglin, Neuwerker Weg 22 A, 14167 Berlin, Tel. 030-8177733,
hkoglin1@t-online.de.
Technische Obfrau
Traute (-Maria) Genthe, Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel, 0431/372236, Fax 0431/372247,
E-Mail: traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

Eigner	Euro 60,–
Mitsegler	Euro 30,–
Schüler, Studenten	Euro 10,–
Jugendliche	Euro 0,–

Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
BLZ: 210 700 24, Kto.-Nr.: 0 351 916 00
BIC: DEUTDEDB210
IBAN: DE 07 2107 0024 0035 1916 00

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner
Ausschreibungen für die Regatten in den jeweiligen Revieren erhalten Sie bei den veranstaltenden Clubs und hier:

Berlin
Stefan Klabunde
Krumme Straße 61 · 10627 Berlin
Telefon 030/3 12 38 20
klabunde-s@snafu.de
Bodensee
Rainer Willibald, Tel. 07735-1240
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen,
rainer.willibald@t-online.de
Eckernförde
Dr. Norbert Lins, Dorfstraße 10,
24360 Barkelsby, Tel. 04351-81529,
dr.lins@t-online.de
Essen
Horst Klein, Tel. 02 08/2 66 37
Mülheimer Str. 275, 46045 Oberhausen
obmann@folkeboote-essen.de
Flensburg
Dr. Robert Winkler, Friedrichstr. 41,
24937 Flensburg, Tel. 04 61/182190
info-an@dr-robert-winkler.de
Hamburg
Ute Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg,
ute@ponyhuetchen.de
Kiel
Walther Furthmann, Friedrichsruher Weg 160,
24159 Kiel, Tel. 0431/396234 p und
0431/6486152 d, wf466@gmx.de
Lübeck
Britta Rosehr
Zwinglistraße 2, · 23568 Lübeck
Telefon 01 70/9 03 72 13
b.rosehr@freenet.de
Möhnesee
Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12 · 53127 Bonn
Telefon 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

Flotte _____ Datum _____ Unterschrift _____
bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden? _____

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

Segelnummer F_____ ☐ wechselnd
Baujahr _____
Rumpf-Baustoff ☐ Holz ☐ GFK

Dieser Aufnahmeantrag ist gleichzeitig eine „Ermächtigung zum Einzug des Beitrages mittels Lastschrift".

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

Schlei
Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 0 46 24/80 08 75, folke-klaus@t-online.de
V-Mann Folke Junior:
Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 40/ 28056205
Alstertwiete 13, 20099 Hamburgl, hartwig@sulkiewicz.de

FOLKENEWS
Internationale Fachzeitschrift und offizielles Mitteilungsblatt der Deutschen Folkebootvereinigung e.V., Klassenvereinigung der Nordischen Folkeboot im DSV.

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.
Redaktion und Anzeigen:
Dr. Stefan Goes
Lindenstraße 23a, 23558 Lübeck
mobil 0177/7701160, Fax 0451/8818509
presse@folkeboot.de
Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 61/9 00 17-0, Fax 9 00 17-20
www.mussack.net · info@mussack.net
Bezugskosten:
im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus Versand
Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 28. 11. 2010

Mit Namen gekennzeichnete Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung der Deutschen Folkeboot Vereinigung oder ihrer Redaktion aus. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keinerlei Haftung. Kürzungen von redaktionellen Einsendungen sind ausdrücklich vorbehalten.
Der Nachdruck aller Textbeiträge ist nach Rücksprache mit der Redaktion und unter Angabe der Quelle gestattet.
DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten
Hamburg
Rolf Pollähn, Hamburg
Telefon: 0 40/82 72 10
Kiel
Fritz Lübbe, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 0 43 49/90 97 98
Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Möhnesee, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde
siehe Flotten-Obleute

INTERNET-LINK:
http://www.folkboat.com
http://www.folkeboot.de
http://www.folkebaad.dk

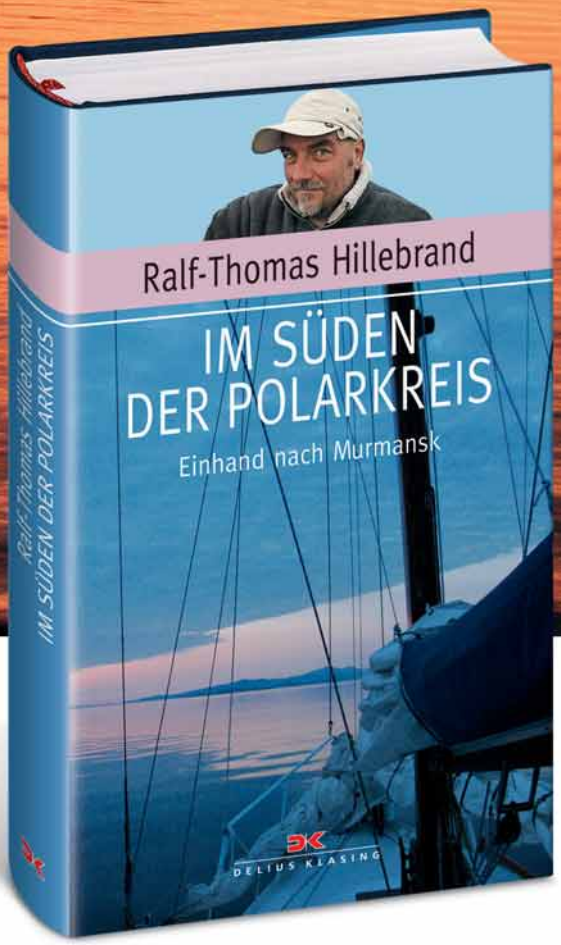
NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION
Riccarton House, Blacksmiths Lane
Thorley, Yarmouth
Isle of Wight PO 41 OSS
Tel. +44 1983 760621 · Fax +44 1983 760572
E-Mail: folkboat2@aol.com
Secretary / Treasurer: Peter Ament

Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

DFV Verlag, p.A. H.-J. Heise,
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen, C 8807

Deutsche Post
PRESSEPOST

LOCKRUF DES NORDENS



Einmal im Leben immer weiter segeln: Das war der Wunsch von Ralf-Thomas Hillebrand. Nicht um die Welt wollte er, wie die meisten anderen Segelverrückten, sondern einfach weiter nach Nordosten – Sehnsuchtsziel Nordmeer. Nachdem er die Lofoten erkundet, auf den Spuren der Hanse nach Bergen gesegelt, die Einsamkeit der norwegischen Fjorde genossen, Tromsø erobert und das Nordkap rechts liegen gelassen hat, dringt er in die Barentssee vor – und verliert dabei fast sein Schiff. Und das ist keinesfalls die einzige Grenzerfahrung dieses Törns.

Jetzt im Buch- und Fachhandel oder unter www.delius-klasing.de

Ralf-Thomas Hillebrand
Im Süden der Polarkreis • Einhand nach Murmansk
256 Seiten • Format 12,5 x 21 cm
€ 19,90 [D] • ISBN 978-3-7688-3199-4

DELIUS KLASING