

FOLKE NEWS

Nummer 4/2011
4. Quartal

7,50 €

69 Jahre
Folkeboot



Ostschwedische Schären

Berliner Initiativen

Berliner Regatten

Ein Raritätenkabinett





Aus Berliner Sicht ...

von Stefan Klabunde

Zum Jahresende meldet sich noch einmal die Berliner Flotte zu Wort, schließlich sind wir seit den Erfolgen von Stefan Schneider noch mehr im Fokus der Szene.

Vor allem aber ist es auch die seit Jahren gut gepflegte Web-Seite, auf die mehrere 100 Mal im Monat zurückgegriffen wird und über die viele Anfragen bez. Materialbeschaffung, Schnuppersegeln etc. gestellt werden. Die Aktualität einer gut gepflegten Web-Seite ist die beste Werbung überhaupt! Zuzüglich haben wir einen eigenen Berlin-Flyer entworfen, der auf Ausstellungen etc. immer bereit liegt. Die ersten 1000 Stück hat übrigens Stefan Schneider spendiert, weil ihm danach war und er sich auch mit uns sehr wohl fühlt. Bisher gesponsort von Günter Dörband, wird er in der nächsten Saison auch mit eigenem Schiff segeln, mit Frau und Kind, denen er auch die meiste Freizeit widmet. Ein wahrer Held!

Was gibt's sonst noch Neues?

Nach dem Vorbild des Kiel-Classik-Cups an der Schlei haben auch wir einen neuen Team-Cup ins Leben gerufen, ausgerichtet vom Spandauer Yacht Club. Allen voran wieder Günter Dörband, der viele Sponsoren gewinnen konnte. Die Premiere war dann auch gleich ein voller Erfolg (der Kuchen, von Mini gestiftet, war oberlecker! Danke!). Alles an einem Samstag vor der Rolling Home, um dann am Sonntag die Langstreckenregatta, das Schlusslicht vom S.C. Gothia zu segeln, wobei immer die Vorschotleute steuern. Das hat Tradition und lässt auch dem einen oder anderen Freizeitsegler eine Chance. Dass dieses Jahr aufgrund einer Ungenauigkeit im Programm „um die Pfaueninsel herum“ verschieden interpretiert wurde, tat der guten Stimmung bei anschließender Erbsensuppe und Preisverteilung keinen Abbruch. Im nächsten Jahr liegt der Team-Cup und das Schlusslicht ein Wochenende vor der Rolling Home.

Apropos Rolling Home.

Der S.C. Ahoi feiert 2012 das 40-jährige Jubiläum dieser schönen Regatta und 40 Schiffe sollten es wieder werden. Stammgäste aus dem Norden haben wir in D. Rohrbeck, U. Kipke, A. Bleifuß, M. Kuke, U. Pfuhl und P. Hosie; etliche Segler und sogar P. Jörgensen waren schon zweimal da. Man munkelt, dass die Windmaschinen schon bestellt sind...

Interessanterweise war in der zurückliegenden Saison der beste Wind zum Tegeler Auftakt auf dem Tegeler See, dem so oft geschmähten Teich. Dabei sind die beiden Regatten ein super Saisonstart, mit diversen Starts und jede Menge Manövern zum Einsegeln. Das hat auch Peter Hosie aus Hamburg nicht davon abgehalten, den Rekord von über 10 Teilnehmern als Auswärtiger zu knacken! Ohne ihn wäre der Tegeler Auftakt nur eine „Bezirkswettfahrt“.

Der Tegeler See – an der Oberhavel gelegen und per Motor durch die Spandauer Schleuse in ca. 2-3 Stunden Fahrzeit vom Wannsee zu erreichen – ist allerdings für die verwöhnten Segler südlich des Grunewaldturms eine Expedition ins Unbekannte, oder wie soll ich mir die schlappe Beteiligung der Wannseer erklären? Also: auf nach Tegel! In Tegel war auch das erste „Berliner Schiff“ aus der neuen Folke-Zentrale mit A. Haubold an der Pinne am Start. Er hat uns gleich gezeigt, dass er nichts verlernt hat und auch mit eigenen Elvström-Segeln schnell unterwegs ist.

Er ist unser Berliner Vertreter der Folke-Zentrale und war auf der diesjährigen Boot+Fun wieder mit Schiff vertreten. Das ist nicht nur Eigenwerbung sondern genauso wie das alte Holz-Folke am



Festo-Maschinen-Stand die beste Werbung für unsere Klasse. Deshalb können wir die Aufregung um die Präsentation der sieben Schiffe in Hamburg und die damit verbundene Diskussion „wann wird das Folke nun wirklich 70“ nicht ganz nachvollziehen. Gut, ich war nicht involviert, aber lassen wir der Folkezentrale ihr Geschäft. Sie werden schon sehen, wohin die Reise geht bei diesen teuren Preisen und See-WC. Dafür beklagen sich diverse Flotten über die schleppende Ersatzteilauslieferung. So geht das nicht, liebe Folke-Zentrale!

Andreasen wusste schon, warum er immer schnell geliefert hat, denn ein zufriedener Ersatzteilkunde von heute könnte der potentielle Käufer eines neuen Bootes von morgen sein. Wichtig ist m. E. aber für uns, dass wir uns auch in Hamburg als Klassenvereinigung eigenständig oder mit zuverlässigen Partnern präsentieren können. Interessant ist auch die wieder neu entflammte Liebe zum Restaurieren und Reparieren. Deshalb kann das Service-Projekt an der Schlei nur gewinnen, und wir in Berlin warten auch schon auf den ersten Nachahmer dieser Idee. Vielleicht an der nach dem Großfeuer wieder aufgebauten Lanke-Werft?

Man sieht, es ist alles weiter in Bewegung – im Vorstand, in den Flotten, in der Regattaszene und bei den Fahrtenseglern sowieso. Wenn Traute sich dann nur noch um diese Szene kümmert, werden wir bestimmt noch viele schöne Berichte in der FolkeNews lesen können.

Schauen wir nach vorne, ohne das Zurückliegende zu schnell zu vergessen. Es gibt weiterhin offene Fragen und auch die bevorstehenden Großereignisse 2012 müssen erst einmal organisiert sein. Aber bei soviel Enthusiasmus und Brain-Power wird mir bei auch mal sinkenden Teilnehmerzahlen bei der einen oder anderen Regatta nicht Angst und Bange um unsere Klasse – auch nicht in Berlin!



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Die Jahreshauptversammlung in Övelgönne war gut besucht, bestens von der Flotte Hamburg organisiert und fand mit einem gemeinsamen Essen auf dem Museumsschiff auf der Elbe seinen krönenden Abschluss. Mein großer Dank an alle Organisatoren, an den SVAOe, in dessen Räumen wir tagen durften, und an Peter Hosie für die nicht leichte Aufgabe der Protokollanfertigung angesichts von 4 h Tagungszeit voller Diskussionen.

Fast alle Flotten waren anwesend und auch einige Fahrtensegler sowie Gäste ergänzten die Versammlung.

Besonders gefreut hat mich die allgemein positive Resonanz der Mitgliedschaft auf die Arbeit des Vorstandes. So hatte ich den Eindruck, dass nicht nur die Arbeitsqualität der einzelnen Ämter, sondern auch die Ausrichtung der Weiterentwicklung der DFV auf Akzeptanz in der Mitgliedschaft beruht. Hier ist die Erarbeitung des Strategiepapieres „Zukunftskonzept der DFV“ (s. S. 22) und die Öffnung zum Fahrtenbereich als Beispiel zu nennen. Weiterhin fand ich es

gut, dass einige Segler sich spontan zum Standdienst auf Messeauftritten der DFV engagieren wollen, ihre Boote als Ausstellungsschiff anbieten oder auch zukünftig freierwerbende Ämter übernehmen wollen. Diese Bekundungen (und deren praktische Umsetzung) brauchen wir aber auch noch weiter in den Bereichen „Mitgliederwerbung im Fahrtenbereich“, Organisation von „Folke-Tagen“ oder in Segelvereinsveranstaltungen zum Folkeboot. Hoffentlich liegt dann der neu gestaltete Flyer zur Saison vor, der uns bei diesen Aufgaben helfen kann.

Als besonders spannend empfand ich die Diskussionen um den Punkt „70. Geburtstag des Folkebootes“. Da dieser erst in 2012 zu feiern ist, hatte sich die DFV bekanntlich nicht schon 2011 an Aktionen oder Veröffentlichungen beteiligt. Aber einige Mitglieder sahen das durchaus anders und meinten, die DFV hätte sich einbringen sollen...Wie dem auch immer sei: Mit der Feier im SVST zur Berliner Meisterschaft im September 2012 werden wir das Jubiläum gebührend würdigen.

Aber wo Licht ist, ist auch



Schatten. Leider wurde die JHV durch die Amtsniederlegung unseres Pressewartes Stefan Goes stark überschattet. Dafür habe ich die alleinige Verantwortung zu tragen, denn seine zu respektierende Entscheidung beruht auf dem Fehler meinerseits, Stefan leider nicht nur einmal seine Arbeit durch eine nicht ausreichende vorherige Information respektiert zu haben. Dafür entschulde ich mich nochmal ausdrücklich. Besonders bin ich Dir, Stefan, aber dankbar dafür, dass Du kommissarisch weiter dein Amt ausführst, bis wir eine Neubesetzung vornehmen können.

Das durch meine Wiederwahl

neu in mich gesetzte Vertrauen wird mir Ansporn sein, zukünftig derartige Fehler zu vermeiden und mehr Transparenz in meinen Aktionen walten zu lassen.

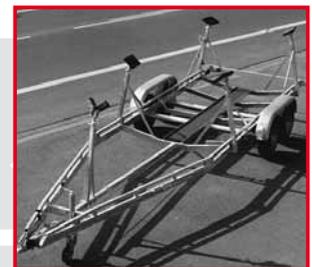
Der Ausblick auf die Saison 2012 im Regattageschehen mit seinen entzerrten Terminen der Großveranstaltungen und einigen Streichungen in diesem Bereich stimmt mich hoffnungsvoll. Auch dass nicht wenige Segler am Goldcup in Schweden trotz nicht einfacher Anreise teilnehmen wollen, ist positiv zu werten.

Spannend bleibt die Entwicklung, ob es uns gelingt die Fahrtensegler näher an die DFV zu binden. Die Sternfahrt zur DM und Einladungen an Fahrtensegler zu Ranglistenregatten stimmen mich erwartungsvoll.

Ich wünsche Euch eine gesegnete und fröhliche Weihnacht und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2012.

Eurer 1. Vorsitzender

Johannes Thaysen



Folkeboot-Trailer exklusiv von ECHTERMANN

Profitieren Sie von unserer über 40-jährigen Erfahrung: Planung · Ausführung · Service · Ersatzteile · TÜV



Fritz Lübbes Nähkästchen



Otto von San Francisco

Das Telefon klingelte, so gegen 12: „Hallo, hier Fritz Lübbe?“ Eine männliche Stimme: „Hast du immer noch deinen Strohhut dabei?“ Ich musste überlegen, die Stimme kennst du! Ich war mal kurz still, und dann wusste ich es: „Mensch Otto Schreier, du bist in San Francisco?“ „Nein, ich bin in Eckernförde, bei Heinz Blenckner! Um halb drei wollen wir uns mit dir an der Ecke in dem Restaurant an der Holtenuer Schleuse treffen!“

Vor sechs Jahren, als meine Frau noch lebte, da haben wir uns zuletzt bei den Blencknern getroffen. Otto, seine Frau und seine Tochter und Frau Blenckner und Heinz. Im Cafe, mit Blick zur Innenförde, ein gemütlicher Tisch in der Ecke. Pflaumenkuchen mit Sahne. Es dauerte nicht lange und es ging los mit früher. „Wer hat eigentlich von den Folkeseglern oft schon in deinem Gartenhaus gewohnt?“ Die Namen kannte er noch: H.D. Voß z. B., Peter Hahn oder Blei, Christian und Heinz Blenckner, Rolf Huber vom Bodensee und auch Mike Kuke, Horst Nebel und Elvström und einige andere, und natürlich von Meike und mir. Was Otto noch alles wusste, das mit den Bahnen in der Bay, mit den Seelöwen an der Pier. „Weißt du noch, 1984 hatte ich von Peter Beckmann das Folke 404 beim Goldpokal in Flensburg geliehen, das war der beste Goldpokal, den ich je erlebt habe. Ein Schultz Segel habe ich nach S.F. mitgenommen.“

Jetzt begann es ins Detail zu gehen. Die beiden Frauen sind denn auch lieber zur Schleuse gegangen.

„Otto, du bist ja zwei Jahre jünger als ich, gerade mal 77. Willst du nicht mal wieder versuchen, wenn du 80 wirst, hier in Eckernförde zu segeln?“

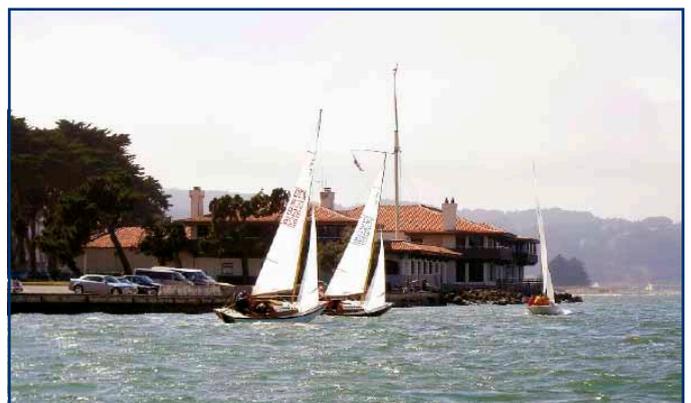
„Klar, wir wollen es auf jeden Fall mal versuchen.“

„Ich dann mit 83, du mit 80 und wenn Heinz auch mal dabei ist mit 85, dann sind wir nur gerade 248 Jahre alt. Karl Rehder mit seiner Besatzung hatte nur 225 Jahre bei der DM gehabt.“

Otto hat immer noch sein tolles Holzfolke US 92, und natürlich seine Zweischrauben-Holzbarke mit je sechs Zylindern, die er öfter auch mal durch die Golden Gate in den Pazifik fährt. Erzählt haben wir auch mit den Strömungen in der Bay und welche Probleme wir schon hatten. Schade, die Zeit war viel zu kurz. Trotzdem, diese Erlebnisse, die einmal in San Francisco waren, die kann man nie vergessen.

1993 mit 25 Booten, fünf Deutsche waren dabei. Gewonnen hat US116 Jerry Langhammerer, Zweiter Erik Andreasen DK 1071, Otto mit US 92 mit 41 Punkten mit Platz 6. Ich selbst mit 353 mit 42 Punkten Siebter als bester Deutscher. Auch Harald Heitmann wurde noch Neunter.

Otto ist einige Zeit bei seinen Familien in der Pfalz gewesen und wollte sich auf jeden Fall mal in Eckernförde mit Freunden treffen. Regatten will er aber nicht mehr, nur noch einmal in 3 Jahren, wenn er 80 wird, mir zu liebe. Träumen darf man ja oft im Alter.



Segeln unter der Golden-Gate-Bridge in typisch kräftiger Thermik mit internationaler Beteiligung. Der starke Strom macht enges Kreuzen unter Land notwendig. Links unten Otto und Fritz 1993 auf ihrem Leihschiff.

(Fotos: Svend Krumnacker, Robert Winkler)



Berliner Meisterschaft Eine tolle Veranstaltung – leider fehlte guter Wind!

Von Sabine Knegendorf

Wenn man sich für den Freitag einen Urlaubstag zum Segeln nehmen muss, wie kann es dann schon anders sein: Kein Wind, F L A U T E! Die Schlepps kamen zum SV 03, einige Teilnehmer quälten sich segelnder- bzw. paddelnderweise. Schließlich waren alle eingetrudelt, man konnte sich austauschen, endlich war mal Zeit zum „Quatschen“ und „Beschnupern“ auch mit den drei auswärtigen Teilnehmern aus Travemünde, von der Schlei; insgesamt hatten 32 Teams gemeldet. Um 15 Uhr verkündete Thomas, der Wettfahrtleiter, dass es zunächst einmal die für den Abend versprochenen Currywürste und Freibier gäbe. Anschließend: vielleicht doch noch Wind? Nein!

Samstag endlich die erste Wettfahrt bei 2 Windstärken, teilweise gefühlter Windstille. Sieben Schiffe schafften das Zeitlimit nicht. Erster wurde Andreas Blank, Zweiter Reinhard Fischer und Dritter unser amtierender Weltmeister und Deutscher Meister Stefan Schneider. In der anschließenden zweiten Wettfahrt war etwas besserer Wind. Der Wettfahrtleiter zügelte das Feld mit einem Gesamttrückeruf und startete konsequent mit Black Flag. Zwei Boote traf es, sie durften zuschauen wie Altmeister Klö Erster, wir Zweiter und der ehemalige Drachenmeister Haubold Dritter wurden. Abends zauberte die Gastronomie für ca. 90 Teilnehmer leckere, knusprige Entenhälften mit Kloß, Kraut und toller Soße!

Sonntag, der beste Wind (3Bft)! Stefan zeigte sein Können und setzte zwei Tagessiege. Die vierte Wettfahrt wurde angeschossen, aber am ersten Tor, nach der Vorwindstrecke, sorgte unsere geliebte „Lichterfelde“ (BVG-Fähre) für einen Neustart zwischendurch, indem sie lauthals hupend durch das Feld jagte. Der mal links, mal rechts aussetzende bzw. einsetzende Wind tat sein Übriges. Joachim Bleifuß

konnte mit den zwei zweiten Plätzen sein Gesamtergebnis etwas korrigieren. Jetzt gab es ja doch noch einen Streicher.

Thomas Strasser hat mit seinem Team tolle Arbeit bei schwierigen Windverhältnissen geleistet. Beendet wurde die Veranstaltung wegen immer unsteteren Windes nach vier Wettfahrten. Schade, dass es keinen Schlepp nach Kladow gab!

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT-MØLLER



NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

3 VARIANTEN DES NORDISCHEN 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



Team-Cup 2011 Berlin – Comeback der Berliner Mannschaftsmeisterschaft

Les Redoutables-sur-le-lac Gunter, Heinz & Jan (FG617)

Eis auf dem Schiff. Naja, eigentlich eher Raureif, aber trotzdem eine verdammt glatte Angelegenheit so früh am Morgen. Der seglerische Herbst in Berlin ist anspruchsvoll, grausam und: schön. Landschaftlich. Spiegelglatt liegt der See im Morgendunst vor uns, der blaue Himmel verspricht Sonne, aber leider wenig Wind.

Wir können die Segel noch am Steg setzen, ziehen uns an den Dalben aus dem Hafen, treiben durchs Bojenfeld und widmen uns auf dem See einem alten Ritual, das bei uns an Bord traditionell jeden guten Regatta-Tag begrüßt: Heinz spendiert eine Runde ausgesprochen leckerer Croissants. Seeleute sind aber gläubisch, deshalb gehört zu diesem sehr alten Brauch immer auch die Nachfrage, ob die Verkäuferinnen des Normannischen Bäckers gelächelt haben oder nicht. Heinz strahlt, also stehen die Zeichen schon mal nicht schlecht. Der zweite Teil des Omens hat etwas von Kaffeersatzlei: Landen die Krümel im Boot oder im See? See ist immer besser, weil das für ausreichend Wind spricht. Ich muss nicht sagen, dass uns der Skipper an dieser Stelle immer besonders aufmerksam und oft auch irritiert beobachtet. Heute landen die Krümel im Schiff. Außer uns sind nur noch Ruderer und Paddler so früh auf dem See unterwegs. Immer wieder ziehen langsam, aber stetig und durchaus malerisch die Doppelvierer mit „Bestagern“ an uns vorbei und verschwinden im Dunst.

Wir wollen nach Norden, Richtung Spandau, gut 3 sm auf der Unterhavel liegen noch zwischen uns und der Startlinie. Der See heißt dort Scharfe Lanke und ist u.a. die Heimat des ASV Berlin, der Gothen und des Spandauer Yachtclubs, der heute am ersten Wochenende nach den Herbstferien die Neuauflage der Berliner Mannschaftsmeisterschaft ausrichtet.

Team-Cup haben die Spandauer das neue Format getauft und mit leichten Anleihen an das Match-Segeln eine 1-tägige Regatta mit 3 kurzen Up- & Downs und einem Finalrennen ausgeschrieben. Terminlich ist sie in ein schönes Saisonende eingebettet: mit der „Schlusslicht“-Langstrecke rund um die Pfaueninsel und der anspruchsvollen „Rolling Home“ an den letzten beiden Wochenenden im Oktober.

Obwohl sich inzwischen leichte Windfelder aufbauen, liegen wir nach einer Stunde Segelns immer noch weit unten in Höhe des Grunewaldturms. Oben können wir das Folkebootfeld schon sehen. Immer wieder überholen uns Doppelvierer mit ruhigen aber stetigen Ruderzügen.

Zum Glück gibt es ein telefonisches Schleppangebot von der Wettfahrtleitung, das wir jetzt gerne annehmen. Günter Dörbrand

kommt mit dem Schlauchboot und sammelt uns ein. Zur Eile mahnende Worte begleiten das Manöver, das Günter sogar auch noch mit einem Gastgeschenk krönt. Er reicht uns zur Begrüßung geräucherten Aal und eine Flasche „Aal Klar“ an Bord. Dann geht es schnell nach Spandau. Die Ruderer sind jetzt kein Maßstab mehr.

Vor der Marina Lanke scheint das Feld nur auf uns gewartet zu haben. 18 Boote sind da, neun Teams also. Wir von der SV03 sind zusammen mit Paul Stübecke (BYC) und Achim Kunkel (VsaW) auf der F 955 Team Nummer 9. Passt gut, denn auf der Bahn sind wir nicht selten direkte Konkurrenten. Der Wettfahrtleiter Konrad Sagebiel lässt das erste Vorbereitungssignal raus, obwohl vom Wind immer noch nicht viel zu sehen ist. Ich frage nach einer gemeinsamen Strategie mit Paul. „Wir fahren wie immer“, antwortet der Skipper. Links sind Windfelder zu sehen: Der Wind könnte aus Südost kommen – direkt aus dem Wald. Die Luvtonne liegt in der Abdeckung vom Schildhorn und die Linie bevorteilt einen Start an der Tonne.

Um es kurz zu machen, das bleibt auch bei den anderen Wettfahrten so. Nur der Wind hat etwas Einsehen und legt im Laufe des Tages noch ein bisschen zu. In Erinnerung bleiben sehr kurze Bahnen, Anluven statt Wenden an der Luvtonne und die Erkenntnis, dass die Mitte mal wieder nicht so gut war.

Absolut am besten kam Stefan Klabunde (730) mit der Situation zurecht. Er musste sich nur in der dritten Wettfahrt von Rainer Kiewening (955) geschlagen geben. Konstant vorne war auch immer Andreas Blank (645). Dahinter gab es immer mal wieder den einen oder anderen Ausrutscher – mal fuhr die eine Seite, mal die andere. Paul sorgte zweimal für Aufsehen. In der zweiten Wettfahrt kam er überraschend für uns und Andreas Blank mit etwas Überhöhe aus dem Nichts in Lee am Zielschiff an. Nach kurzem hin und her musste Andy widerwillig und unter größtem Protest seiner Mannschaft Platz für Paul machen. Als Beobachter beschlossen wir mal wieder, im Winter die Regeln nachzulesen. In der zweiten Aktion von Paul wurde es in der dritten Wettfahrt hinter uns laut, irgendjemand tat sich wohl mit seiner Performance bei der Tonnenrundung schwer.

Nach den drei Wettfahrten kommt Günter Dörbrand wieder mit dem Schlauchboot herum und sammelt die Finalisten ein. Außer den beiden Teams vom Gothia mit Klabunde (730)/Birkenstock (504) und Blank (645)/Köckritz (761) haben Paul und wir als drittes Team das abschließende Finalrennen erreicht. Für dieses





Finale wird die Bahn in die Scharfe Lanke umgebaut. Das Start- und Zielschiff liegt zwischen ASV und Spandauer Yachtclub und diesmal sind die Tonnen als Dreieck ausgelegt, so dass die Leewendemarken unmittelbar vorm Gothia und Spandauer liegen. Perfekt für Zuschauer: zweimal immer an der Wand lang rund um die Scharfe Lanke.

Für das Finale feilen wir als Team nun doch an einer gemeinsamen Strategie. „Wir nehmen sie in die Zange, Gunter“, ruft Paul grinsend rüber. Der Start verläuft mit nur sechs Booten relativ entspannt. Von Anfang an ist es ein Rennen der Gothen, die auf der Kreuz zum Teil extrem unter Land segeln. Paul dagegen sieht inzwischen irgendwie nach Zuschauer aus. Die Zangentaktik fahren eher Klabunde und Birkenstock, die Andreas Blank in ihre Mitte genommen haben. Andy befreit sich elegant auf dem zweiten Vorwindgang, in dem er Rainer ordentlich hoch luvt, und fährt das Rennen im Zweikampf mit Stefan unter dem Beifall der Zuschauer auf den Stegen nach Hause. Im Team mit Günter Köckritz, der im Finalrennen vor Rainer noch den 3. Platz erringt, gewinnt Andreas



Wer möchte denn bei solch einem Preis noch erster werden? (unten, alle Fotos Günter Dörbrand)

Spandauer Yacht-Club

Team-Cup 2011 Endgültiges Ergebnis

22.10.2011

Platz	Team	Segelnr	Steuermann	Verein	1. WF	2. WF	3. WF	4. WF	Punkte
1	1	GER 645	Blank, Andreas	SCG	4	4	3	1	31
		GER 761	Köckritz, G.	SCG	2	9	5	3	
2	4	GER 504	Birkenstock, Rainer	SCG	5	13	4	4	32
		GER 730	Klabunde, Stefan	SCG	1	1	2	2	
3	9	GER 617	May, Gunter	SV03	6	5	10	7	55
		GER 905	Stübbecke, Paul	BYC	10	3	7	7	
4	3	GER 555	Schuhmann, Peter	SVST	9	6	13		49
		GER 560	Löffler, Klaus	SVST	7	8	6		
5	5	GER 1001	Wanderburg, Thomas	SCG	3	10	11		64
		GER 700	Perlitz, Gunner	SpYC	12	14	14		
6	2	GER 955	Kiewening, Rainer	DBYC	8	2	1		64
		GER 479	Wunder, Werner	DBYC	19	18	16		
7	6	GER 350	Frank, Michael	SpYC	15	7	12		68
		GER 947	Rempen, Dimitri	SpYC	11	15	8		
8	7	GER 359	Kiehl, Micha	VSaW	14	16	15		87
		GER 728	Nielsen	VSaW	16	17	9		
9	8	GER 523	Braun, Arne	SCG	13	12	17		90
		GER 396	Aleksander, Alexander	SCG	19	11	18		



Lernen von den Erfahrenen und Erfolgreichen

von Rudolf Klatt

Um auch dem Regattaeinsteiger und dem noch nicht so erfolgreichen Folkebootsegler die Chance zu geben, den Anschluss an die Leistungsträger dieser Klassenvereinigung nicht zu groß werden zu lassen, lud die DFV unter Leitung von Johannes Thaysen in Kooperation mit dem SCE zu einem Regattatraining in den Räumen des Segelclub Eckernförde und auf dem Wasser der Eckernförder Bucht ein. Dieser Wochenendlehrgang fand vom 1. bis 3. Juli unter Leitung von der erfahrenen Regattasegler Heino Haase und Thomas Kruse statt. Johann-Christoph Alsen vom SCE organisierte Räume, Bewirtung und Übernachtung für die Teilnehmer.

Das Programm von Heino Haase und Thomas Kruse sah vor, dass in einem Wechselspiel von Theorie und Praxis die Teilnehmer erstens lernen, ihre Boote für optimale Geschwindigkeiten und Höhe trimmen zu können, und zweitens mit gelungenen Startmanövern und Tonnenrundungen möglichst als erste über die Ziellinie zu fahren. Als Einstieg konnten wir dazu in einem von Thomas kommentierten Film – Basis hierzu war das von Per Joergensen durchgeführte Bestentraining 2011 – erste Anregungen für optimales Segeln bekommen.

In den Ausführungen von Heino ging es anknüpfend um die Unterschiede der Materialwahl für den Baum, Holz oder Aluminium; beide Materialien haben ihre Anhänger. Der Alubaum ist steifer, der Holzbaum biegt sich mehr durch, hierdurch kommt es zu einer

Vergrößerung der Segeltiefe. Das Gewicht ist bei beiden Materialien identisch. Der tiefste Punkt im Groß sollte in Höhe zum Kopf des Vorsegels in einem Abstand von 48% zum Mast liegen. Dies ist zu messen mit einer Gummihilfsleine. Bei 5 – 6 kts sollte dieser Wert ca. 8 cm betragen.

Mit diesen und weiteren theoretischen Kenntnissen ging es zu den Booten. Sie wurden von Heino und Thomas in Augenschein genommen um erste gravierende Fehlstellungen am Rigg festzustellen. Auf den dann folgenden Vergleichsfahrten auf der Förde bei norddeutschem Wetter erfassten und dokumentierten Heino und Thomas mit dem Fotoapparat und der Videokamera die Segel- und Maststellungen der einzelnen Boote. In den anschließenden Besprechungen wurden dann an Hand dieses Materials die einzelnen Boote / Segelstellungen analysiert und Verbesserungen empfohlen, wie:

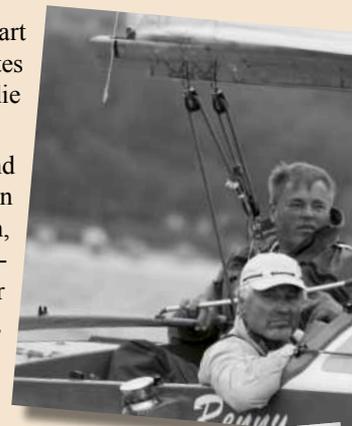
- Der Vorsegelwinkel zur Bootsachse sollte ca. 5° größer sein als der des Groß
- Bei zu losen Jumpern knickt beim Holzmast der obere Mastteil ab
- Durch zu weiche Segellatten entsteht zu viel Bauch im oberen Bereich (Lösung härtere und eventuell kürzere Latten)
- Richtige Position für den Traveller bei Leichtwind ca. 15 cm in Luv, bei Mittelwind auf der Bootsachse und bei Starkwind ca. 15 cm in Lee. Mit der Travellerstellung hat man eine der Stellschrauben für die maximale Geschwindigkeit und Höhe des Bootes

Ein weiterer Punkt war der Ablauf von Übungswettfahrten und den wichtigsten Wettfahrtregeln am Start, an der Kreuz, an der Tonne und vor dem Wind. Einige der wichtigsten Empfehlungen, die wir hier bekommen haben:

- In der Vorstartphase nicht zu weit von der Startlinie entfernen und mit möglichst viel Fahrt die Startlinie beim Startschuss überfahren. Weiterhin
- optimale Höhe erreicht man beim Start durch Geschwindigkeit und aufrechtes Segeln, dies bedeutet: Alle Mann auf die hohe Kante.

In den anschließenden Übungsstarts und Regatten sollten dann diese Empfehlungen umgesetzt werden. Hier zeigte sich dann, dass Theorie und Praxis doch verschieden sind. Der Abstand zur Startlinie war bei einigen, obwohl nur ein kleines Feld, doch zu groß. Durch leichte Winddreher wurde es auf einmal nicht mehr möglich die Ziellinie rechtzeitig zu überqueren.

Man wurde dann zwar von keinem mehr gestört, fuhr aber hinterher. Dies wurde aber mit jeder Startübung besser, so dass bald für alle der



QUALITÄT IST UNSER ANTRIEB



W
D
O
D



SEGELMACHER

1. Platz Gold Pokal 2010

1. Platz Deutsche Meisterschaft 2010

Regattaerfolge mit Segeln, die schon in der 2. oder 3. Saison sind. Diese Erfahrung ermöglichen wir Seglern mit aufwendigem radialen Schnitt und solider Verarbeitung. Die Erfahrung unserer Segelmacher und die Präzision unserer Designprogramme und Laser-Plotter ermöglicht es uns ein Segel zu machen, das ein perfektes Profil bei langer Lebensdauer garantiert.

Folkeboot
Walter Muhs
Münchenbrückstr. 3
D-24837 Schleswig
Tel.: 0049-171-6437730

RAUDASCHL NAUTIC
Ges.m.b.H. & Co.KG
Ried 155, A-5360 St. Wolfgang
Tel.: 0043-6138-2333
Fax: 0043-6138-305340
mail: sails@raudaschl.co.at
www.raudaschl.co.at





Nullstart fast Realität war, Übung macht den Meister.

Die Empfehlung für die anschließende Kreuz lautete, nicht bis zum theoretischem Anliegerschenkel zu segeln, weil eventuelle vorteilhafte Windreher dann nicht ausgenutzt werden können. Weiterhin sollte man dies aber auch nicht zu spät machen, da dann unter Umständen kein Platz mehr vorhanden ist um auf den Anliegerkurs zu wenden, denn auch im 3-Längenbereich gilt, Boote mit Wind von Steuerbord haben Vorfahrt.

Die Empfehlung für die Rundung der Tonne lautete: Die Tonne mit entsprechender Höhe ansteuern und in einem großem Bogen umrunden. Hierbei soll die Rundung in entsprechendem Abstand bereits vor Erreichen der Tonne eingeleitet werden, indem die Ruderpinne langsam bis max. an den Bootsrand gezogen wird. Parallel dazu müssen die Segel nach den Windfäden gefahren werden um einen Strömungsabriss zu vermeiden. In der Praxis werden die Segel bei diesem Manöver meistens zu dicht gefahren. Das Mannschaftsgewicht sollte hierbei noch mehr nach Luv gebracht werden. Warum: In der Praxis sieht es meistens so aus, dass die Luv-Tonne mit wenig Höhe gerade noch knapp erreicht wird. Da dann die Rundung erst nach dem vollständigem passieren der Tonne eingeleitet wird, werden hier bereits wertvolle Meter verschenkt. Das dann anschließende Rundungsmanöver wird mit kräftigem Pinnenzug bis an den Anschlag eingeleitet. Das Boot dreht hierdurch fast auf der Stelle und ist fast aller Bewegungsenergie beraubt. Auf Grund des hektischen Manövers können die Segel nicht optimal nachgeführt werden und es kommt zum Strömungsabriss an den Segeln. Die Folge ist dann, dass das Boot fast steht und anderen die Chance bietet innen zu überholen. Dies wird den Gegnern dadurch möglich, da sie vor dem Erreichen der Tonne ein wenig die Geschwindigkeit reduzieren, um dann optimal ohne Behinderung um die Tonne herum zu gehen. Wenn dies bei jeder Tonnenrundung so verläuft, kommen diese nach vorne und man selber wird langsam aber stetig nach Hinten durchgereicht. Diese Rundungsempfehlung gilt übrigens auch für die Leetonne.

Die Empfehlungen für den Vorwindkurs sind: Das Ausbaumen schon während des Luv-Tonnen-Rundenmanövers in Angriff nehmen. Hierbei muss der Ausbaumende auf sicheren Stand auf dem Vordeck achten und die Füße zwischen die Vorsegelschoten stellen. Nach dem Einklinken des Vorwindsegelschothorns während des Halbwindkurses und dem Umrunden der zweiten (Entzerrer-)Tonne den Ausbaumer

auf der vorgegebenen Seite an das Vorstag anliegen lassen, dann den Ausbaumer am Mastbeschlag einhaken und die Schot dicht holen. Dieses Manöver sollte häufiger bei jeder Windstärke geübt werden, nur so kann auch vermieden werden, dass hierbei der Ausbaumende über Bord geht. Fazit: Beim Ausbaumen kommt es nicht auf die Kraft an, sondern nur auf die Technik. (Üben, üben und noch mal üben). Bei Vorwindkursen gehört das Gewicht der Crew möglichst weit nach vorn. Bei leichtem Wind sollte der Steuermann seinen Blick auch häufiger nach hinten richten um Windfelder zu erkennen und anzusteuern. Leichtes Kreuzen ist hierbei auch angebracht.

Weitere Empfehlung um bei jedem Wind und Wellenverhältnissen nicht immer neu experimentieren zu müssen und den Mitsiegler die Arbeit zu erleichtern ist: Möglichst viele Trainingsfahrten machen und die hierbei gewonnenen Erkenntnisse notieren bzw. eine Tabelle erstellen und ergänzend hierzu entsprechende Markierungen an den Schoten, Traveller, Segelholepunkten etc. machen. Die Markierungen sollten mit wisch- / wasserfestem Edding in unterschiedlichen Farben erfolgen und auch in die Schoten eingnäht werden. Das Segeln wird hierdurch für alle stressfreier, wenn man quasi für alle Situationen einen Maßnahmenkatalog bzw. Einstellanweisungen erstellt hat.

Nach vielen Übungswettfahrten zeigte sich, dass die Anregungen überwiegend erfolgreich umgesetzt wurden. Diejenigen, die zu Beginn der Übungswettfahrten mit ein wenig mehr Erfahrung den Bug vorne hatten, sahen sich am Ende der Wettfahrtübungen auch mal am Ende des Feldes. Durch die Kombination von Theorie und Praxis mit ausgiebiger Besprechung der jeweiligen Situationen durch Heine Haase und Thomas Kruse mit den Teilnehmern kann man von einem großem Lernerfolg sprechen. Es liegt jetzt an uns, uns dies auch bei den nächsten Wettfahrten immer wieder in Erinnerung zu bringen und erfolgreich umzusetzen.

Das Training wäre nicht so erfolgreich verlaufen, wenn Heino und Thomas nicht stundenlang auf dem Schlauchboot ausgeharrt hätten trotz nicht immer trockenen Wetters und heftigen Windes auf der Förde. Trotz der relativ wenigen Teilnehmer sollte dies Training weiterhin angeboten werden. An diejenigen, die diesmal nicht dabei waren: Es hat sich gelohnt, Eckernförde und der Lehrgang waren eine Reise wert.





Mit Tjalfe nach Ostschweden

von Traute Genthe

Seit ich mein Folkeboot „Tjalfe“ besitze, segeln meine Freundin Cathy und ich bei fast jedem Wind und Wetter im August einen längeren Ostseetörn. 2010 auf dem Rückweg von Bornholm schworen wir uns bei „Sauwetter“, in 2011 sollte es in ruhige Gewässer gehen, zu den ostschwedischen Schären. Als Klinikärztin kann meine Freundin nur 3-4 Wochen Urlaub an einem Stück nehmen, was tun? Mein Folkeboot ruht im Winter auf einem komfortablen Alu-Trailer mit Stoßdämpfern und 100km Zulassung. Kann man ein Vollholzboot auch über längere Strecken trailern? So über 1000km, also nach Ostschweden? Da gehen die Meinungen auseinander! Inzwischen besitze ich das ideale Zugfahrzeug, nämlich einen VW T5 Multivan mit der großen Maschine, der von Haus aus 2,5tn ziehen darf.

Die Sportbootkarten und „Hamnguiden“ für das angepeilte Revier brachte Cathy im Mai aus Schweden mit. Wir suchten uns verschiedene Starthäfen aus und ich erkundigte mich nach Kranen und Maststellen. Die Wahl fiel auf Oskarshamn im Nordausgang des Kalmarsund. Ein sehr freundlicher perfekt deutsch sprechender Hafenmeister meinte „kommen Sie schnell, wir haben tolles

Wetter!“ Nun war der Sommer in Norddeutschland und Dänemark ja mehr als durchwachsen.

Am Montag, den 25.07.2011 wurde Tjalfe gekrant und reisefertig verzurrt, Dienstag kam der Bus zum Check zu VW, Mittwoch packen und Donnerstag, den 28.07. starteten Cathy und ich früh morgens frohgemut mit dem Gespann gen Norden. Die Fahrt über die Vogelfluglinie (112 € pro Strecke) und die Brücke nach Malmö (42 €/Strecke), Karlskrona und Kalmar verlief bei meist strömendem Regen völlig problemlos. Kommentar von Cathy: „Tjalfe kann jedenfalls nicht austrocknen!“ Das Gespann ließ sich sicher und entspannt fahren. Gegen 16 Uhr waren wir in Oskarshamn und freundliche Schweden fuhren vor uns her zur Marina. Der Regen hörte auf und nach langem Spaziergang machten wir es uns auf dem Boot gemütlich. Ein weiteres Gespann mit Jollenkreuzer vom Bodensee stand in der Nähe, beide Boote sollten am nächsten Morgen wassern. Wir schliefen auf dem Boot und die Regenpause hielt bis nach dem Frühstück an.

Mit einem riesigen Gabelstapler wurden Tjalfe und drei weitere Boote bei Schauerböen „gekrant“. Das Maststellen bei auflandi-



*Unten die Svartskogskär darüber dramatischer Himmel
(Foto Traute Genthe)*

gem Wind an einem Zweibein mit Leiterkörben war auch nicht lustig und kostete uns das Windex. In einer kurzen Regenpause schlugen wir schnell Baum, Groß und Kuchenbude an. Regenpause: Auto aus-, Schauer: Boot einräumen, so verlief der Nachmittag. Die Schweden trösteten uns, ab Samstag sollte sich das Wetter bessern.

Den Samstag Vormittag bei Nieselregen nutzten wir zum Einkauf von Frischware und zur Stadtbesichtigung, dann stellten wir Bus und Trailer in einer leeren Winterlagerhalle der Marina unter und oh Wunder, es kam die Sonne heraus und der Wind drehte auf NO. Cathy kletterte am Mastenkrän hoch und montierte ein neues Windex, dann verholten wir Tjalfe an einen freien Stegplatz und labten uns mit geräuchertem Lachs und spanischem Rotwein. Urlaubsfeeling stellte sich ein.

Am Sonntag Morgen weckte uns strahlender Sonnenschein und azurblauer Himmel. Wir hatten uns eine Schäre ca. 12sm nördlich ausgesucht, kurze Etappen, erst Freitags sollte in Västervik Jan, Cathys Freund, zu uns stoßen. Na ja, NO 4-5, harte Kreuz und ziemlich nass. Der Hamnguiden wies uns Kurs strickt W zwischen die

Felseninseln. Mit raumem Wind und mulmigem Gefühl schossen wir nur mit Groß dahin, das war ja Neuland für uns. Hinter einer Huk wurde es sofort still und wir konnten uns langsam nach Ausguck im flacheren Wasser vortasten. Mit Heckanker, Bugleinen und Felshaken machten wir auf Stora Kingarö an einem fast waagrechteten Felsen auf Bugniveau von Tjalfe fest. Es war windstill und heiß, Badezeug an und ab ins Wasser, herrlich! Auf Anhieb hatten wir einen idealen und fast einsamen Platz gefunden.

Auch der nächste Montag brachte uns herrliches Wetter und NO 4, eine Kreuz mit langem Bein. Wir machten einen Umweg über Figeholm, um dort am Mastenkrän das Windex zu fixieren, das sich am Top mit dem Wind drehte. Dazu kurbelte Cathy mich in unserem Bootsmannsstuhl mit Werkzeug und Logtide hoch. Weiter ging's noch am Nachmittag. Zur nächsten Schäre sollte eine schmale Rinne von See führen. Wir segelten raumschots stur auf Kurs auf eine Felswand zu, die Rinne, ca. 10-15m breit und ca. 200m lang, war kaum sichtbar, aber für Tjalfe mit 2m locker tief genug. In einer idyllischen Landschaft mit kleinen Inselchen lagen wir mit Bugleinen und Heckanker einsam an einem Mini



*Ein ruhiges Fleckchen an der Svartskogskär
(alle Fotos Traute Genthe)*

Schwimmsteg. Wir badeten mehrmals und genossen einen traumhaften Sonnenuntergang auf Lilla Fläskö.

Der Morgen brachte uns wieder wolkenloses Wetter und Flaute. Daher wählten wir den inneren Weg nach Karte ohne Seezeichen, der kurz vor dem Kraftwerk Oskarshamn in den äußeren mündete. Wir mussten eh motoren! Eine leichte Brise empfing uns, Motor aus, wir hatten ja Zeit! Es wurde wunderschönes Segeln. Unsere erste Bucht für die Nacht erwies sich als zu flach, sodass wir nach Huvallsöklubb auswichen. Da hatten wir unseren einzigen leichten Grundkontakt des Törns. Der Liegeplatz war nett, unsere einzigen Nachbarn auf einer schwedischen Segelyacht weniger.

Weil uns Frischmilch und Nudeln fehlten beschlossen wir beim Frühstück, einen Umweg über den inneren Schärenweg nach Klintemola, wo es einen kleinen aber bestens ausgestatteten ICA-Markt gab, zu machen. Weiter ging's am Nachmittag bei Traumwetter und raumem Wind geruhsam zu einer sehr schmalen und langen Durchfahrt, die wir mit Groß passierten, mit Ziel Bredevik auf Skardö benachbart von Hamnö. Na immerhin gab es da schon zwei weitere Felslieger. Wir lagen in üblicher Manier (Heckanker, Bugleinen mit Felshaken) in Lee von sehr freundlichen Holländern.

Als letzte Bucht vor Västervik hatten wir uns Stomsö ausgesucht, da sie bei Ostwind sehr guten Schutz bot. Wieder ein empfehlenswerter Platz, geschützt an einem runden steil abfallenden Felsen. Das Traumwetter hielt an und lud weiterhin zum Schwimmen ein. Da das Wasser warm und kaum salzig war, erledigte man die Morgentoilette und auch Haarwäsche beim baden, genial!

Auch der Freitag brachte Sonnenschein, Wärme und moderaten

Wind aus Ost. Kurz vor 18 Uhr sollte Jan mit dem „Kustpilar“ in Västervik Station ankommen. Wir wählten wieder den inneren Schärenweg, laut Karte sollte es eine enge Durchfahrt durch Spärö geben. Mit fast achterlichem Wind hielten wir auf eine Felswand zu und rätselten, wo denn wohl das Loch sei. Plötzlich verschwand vor uns ein kleines Motorboot im Felsen. In letzter Minute tat sich die Lücke auf, unter 10m eng mit steilen Felswänden. Auch das Fahrwasser in die Bucht von Västervik war eng und mit Steinbarren begrenzt. Der Wind frischte stetig auf, als wir vorm großen Gästehafen die Segel bargen. Die Platzsuche unter Motor schien uns da besser. Letztendlich fanden wir einen Platz in Nähe des Sanitärbereichs. Der vorübergehend auf 7-8 B. auffrischende Wind trieb die Schärenlieger in den sehr teuren Yachthafen, 280skr pro Nacht, allerdings mit freier Nutzung von Sauna und Schwimmbad. Jan traf leicht verspätet mit dem Zug ein, hellhäutig aus dem regnerischen Hamburg kommend.

Für den übernächsten Tag, also Sonntag, sagte der Windfinder Starkwind mit Starkregen an, so beschlossen wir Samstags nach Loftahammar, einer sehr geschützt in einer runden Naturbucht liegenden Marina, weiter zu segeln. Das erwies sich als sehr gute Wahl, da Liegekosten und Versorgung günstig waren. Das pünktlich eingetroffene Sauwetter zwang uns zu einem Hafentag, den wir mit Spaziergängen, Besichtigungen, Lebensmitteleinkauf und Eisessen in einem Bistro nutzten.

Montag hatte sich das Wetter bereits wieder beruhigt und mit moderatem SW Wind segelten wir weiter gen Norden zu der nächsten Bucht unserer Wahl, nämlich auf Karö. Zuerst lagen wir wie gewohnt an einem flachen Felsen mit wenig Wasser unterm Kiel.



Die Luft war warm und schwül und roch nach Abendgewitter, so beschlossen wir schon nachmittags das Fleisch aus Loftahammar zu grillen. Der „Keksdosen“-Grill, eine Erfindung meiner Kinder und von denen auf Törn eifrig benutzt, funktionierte perfekt (leere Blechkeksebox mit Rost darauf). Danach pumpeten wir das neue Schlauchboot auf, das kleinste mit 2m von AWN, da ich es besser fand, auf Reede zu gehen. Der Platz am Felsen war bei dem vom Fahrwasser kommenden Schwell einfach zu unruhig und zu flach. Ständig fuhr die Küstenwache und die Seenotrettung vorbei, warum auch immer. Vor Anker liegend wetterten wir das Abendgewitter mit einem prachtvollen doppelten Regenbogen ab und freuten uns über unsere dichte Kuchenbude.

Am nächsten Morgen erwies sich das Beiboot, das wir mit Sherry auf den Namen „Puk“ getauft hatten, als sehr nützlich, als es uns zum Morgengeschäft an Land brachte. Das Wetter war schön und sonnig, etwas kühler mit westlichen Winden. Wunderbares Segeln brachte uns weiter durch das enge Fahrwasser nach Torrö, wo der Hamnguiden eine sehr schöne und geschützte Bucht auswies. Zwei weitere Yachten waren der gleichen Meinung und wir legten uns dazwischen an den steil abfallenden Felsrücken. Beim Einschlagen der Felshaken kam man sich wie Schären-Gemsen vor. Sonnig und warm, wie es war, lud es uns zum Baden ein. Nach dem Kaffee, wir hatten gerade die Kuchenbude aufgebaut, überraschte uns ein sehr schnell aufziehendes Gewitter, das aber nach einer Stunde vorbei war. Wir waren auf den Außenschären und die dunklen Wolken hingen drohend über dem Festland.

Nun hatten wir die „Halbzeit“ unseres Törns erreicht und berat-schlagten, ob wir umkehren oder weiter segeln, uns einen Zielhafen aussuchen und dann das Gespann dorthin nachholen sollten. Die Wahl fiel einstimmig auf Weitersegeln! Also wandten wir uns nach Norden durch das malerische innere Schärenfahrwasser, vorbei an dicht und dunkel bewaldeten Inseln und durch sehr enge Passagen zu dem kleinen beschaulichen Fischereihafen Fyrudden. Das Wetter war zwar warm, aber wechselhaft mit Sonne, Wolken und gelegentlichen Schauern. Den Hafen vor Augen überfiel uns eine schwarze Schauerfront mit Starkwind. Als wir fest an der Pier längsseits lagen, schien wieder die Sonne, als wäre nichts geschehen. Alles war in den 100skr Hafengeld inklusive, auch Nutzung der sehr einfachen Sanitäranlagen. Wir kauften leckeren geräucherten Fisch an einer Bude und im Supermarkt am Hafen schwedisches Bier und fehlende Lebensmittel.

Der Donnerstag brachte wieder warmes, meist sonniges Wetter und wir wollten zu einer Bucht wenige sm westwärts, nach Edholmen. Die gefiel uns ausgezeichnet, an einem moderat abfallenden Felsrücken gab es beste Plätze mit tiefem Wasser bis an den Felsen, ideal für Heckanker und Bugleine. Es war einer unserer schönsten Naturplätze und hier wollten wir einen Tag pausieren, beschlossen wir abends nach gegrillten Würstchen und Bananen am Lagerfeuer. Nur ein weiteres Boot lag in der kleinen Nebenbucht.

Den Freitag verbrachten wir bei Sonnenschein und Windstille mit Baden, Lesen, Faulenzen, Rudern, kleiner Wäsche und Inselerkundung in fast völliger Einsamkeit bis zum späten Nachmittag, nur ein paar Schafe wanderten über die Insel. Als sich auf einmal ab 17 Uhr die Bucht schlagartig mit Sportbooten füllte. 13 Yachten zählten wir dicht an dicht entlang des Felsrückens, Wochenende!!!

Ostwind in Starkwindstärke drohte der Windfinder für den übernächsten Tag an. Also sollte es eine nach allen Seiten geschützte Bucht sein, zu der wir wollten. Verlockend schien uns die große Außenschäre Harstena mit einer lang gezogenen Bucht, dem Flisfjärden. Aber wenn wir dort einwehen würden? Trotzdem, der Flisfjärden sollte es sein.



Navigation im engen Revier der ostschwedischen Schären



Und dann auch noch Hochbetrieb



Früh und leise unter Segeln liefen wir aus und ließen die noch schlafenden Nachbarn hinter uns. Es wurde ein harter Anlieger und später ein kurzes Stück gegenan mit Groß und Motor, denn die Einfahrt zum Flisfjärden ist delikate, zerklüftet, mit vorgelagerten, fast überspülten Felsen gespickt und bei Seegang schwer zu erkennen. Wir fuhren vorbei und ein kurzes Stück zurück, um die Perspektive genau mit der Karte im Hamnguiden zu vergleichen. Dann, als wir sicher waren, schwenkte ich zwischen die beiden Felsengruppen ein, den Motor im Leerlauf ging's unter Groß in einen langen schmalen „Kanal“, der sich nach ca. 300m in eine recht große, liebliche, ovale Bucht öffnete, den idealen Naturhafen.



Im südöstlichsten Teil der Bucht neben einer schwedischen Yacht machten wir mit Heckanker am Felsen fest, ganz in der Nähe eines Schärenklohäuschens. Die Schweden, vier nette Männer, die unser Boot bewunderten, hatten zum Essen angelegt und blieben nur eine Stunde. Wir waren begeistert von der Idylle und beschlossen, den Sonntag hier zu verbringen. Nach dem Anleger und Kaffee wurde erst einmal ausgiebig gebadet. Inzwischen wehte es kräftig aus Osten, was wir nur am Rauschen der Bäume und Donnern der Wellen an die Seeseite der Schäre wahrnahmen.

Nach genüsslichem Sonntagsfrühstück mit deutschen Landeiern und schwedischen Spezialitäten beschlossen wir die Insel zu erkunden. Ungefähr 15 Fußminuten entfernt liegt das Inseldorf Harstena mit Schule und Läden, wohin Jan und Cathy wanderten. Wegen einer drohend aufziehenden schwarzen Wand blieb ich an Bord. Die Wand zog vorbei, schade, nun verpasste ich die Dorfwanderung. Mit Puk die Bucht erkunden und Fotos machen, war auch ganz nett. Nach 1 ½ Stunden kamen die beiden bepackt mit Brot, Brötchen und Gebäck zurück, was wir am dringenden benötigten. Mit Grillen und Lagerfeuer auf dem Felsplateau über Tjalfe klang der harmonische Tag aus.

Montags wehte es immer noch kräftig aus OSO, was uns eine schnelle Fahrt über die offene See zurück in ruhiges Schärenfahrwasser verschaffte, hoch leben die genauen Sportbootkarten und der Hamnguiden! Wir liefen so schnell, dass wir unser Tagesziel weiter nach Norden verlegten und Ristö ansteuerten, wieder zu einer kleinen aber sehr geschützten Bucht. Es war bedeckt und etwas kühler, weshalb wir aufs tägliche Bad verzichteten. Wir erkundeten erneut ausgiebig die ausgeprägte Pflanzenvielfalt der ostschwedischen Schären. In der Nacht drehte der Wind fast auflandig auf WSW, aber der Anker und die Landvertäuerung hielten Tjalfe vom Felsen fern.

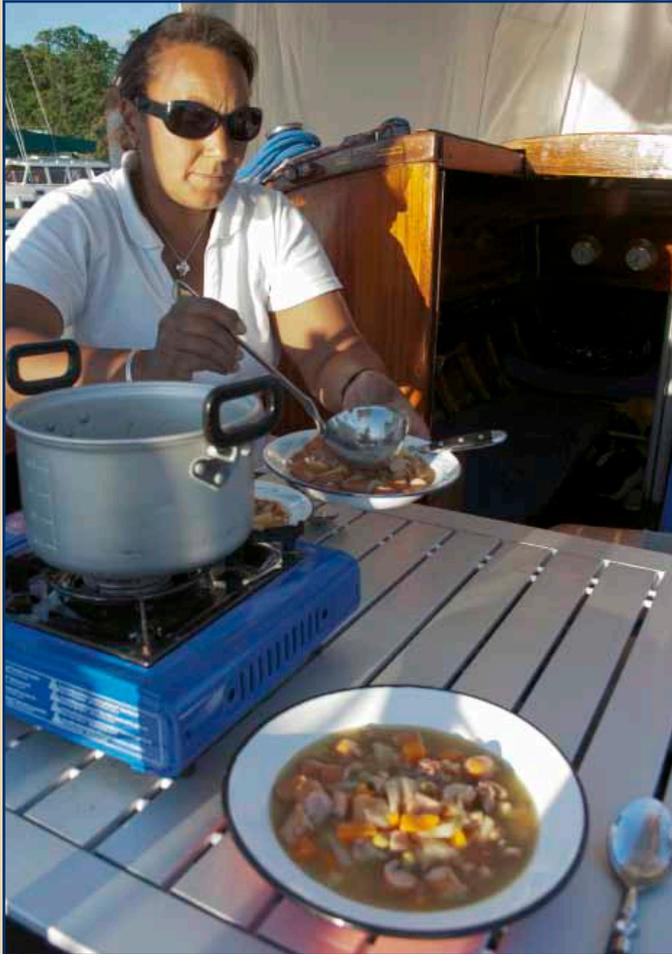
Moderater Westwind und Sonnenschein, wann hatten wir das im vergangenen Sommer? Wir wollten nach Arkösund, um nochmals Grillsachen einzukaufen. Wieder brachte uns ideales Segelwetter

dorthin. In Arkösund gibt es zwei Gästehäfen, wir wählten den ruhigeren in der Beckmannsvik. Die Gästehäfen schmiegen sich in idyllische Naturbuchten und entlang der felsigen Küste. Zwischen beiden Häfen ist eine malerische Seebadeanstalt eingefügt, die wir wegen der Hitze nutzten. Als wir schwammen, kreuzte ein Seeotter unseren Weg. Trotzdem, der Hafen ist teuer (280skr) mit mittelmäßigem Service und wegen des langen Schilfgürtels sehr reich an Stechmücken. Zum Glück hatte ich in die Kuchenbude achtern mit einem großen Mückennetz versehen und für's Vorluk ein solches genäht.

Herrliches Sonnenwetter begleitete und tags darauf zu unserer letzten Schärenbucht auf Svartskogskär, was soviel heißt wie Schwarzwaldschäre! Diese kleine fast kreisrunde Bucht ist wirklich nur für flach gehende Boote, wie das Folkeboot, geeignet, Tiefe von nur stellenweise maximal 2m!, die Einfahrt begrenzt von einer flachen Felsplatte knapp über Wasser an backbord und einem Unterwasserfelsen (80cm) an steuerbord. An den einzigen möglichen Anlegestellen sind Eisenringe und Haken im Fels verankert. Lange zur Wasseroberfläche reichende Algen machen das Schwimmen unangenehm. Die Insel ist klein, malerisch und fügt sich sehr geschützt in das Schärenarchipel vor Norresköping. Gegen Abend leistete uns nur noch eine kleine Segelyacht und ein Motorboot in einigem Abstand Gesellschaft. Wir grillten und freuten uns auf die letzte Nacht in freier Natur.

Unser letzter Segeltag begann mit lockerer Bewölkung, die sich bald verzog und strahlendem Sonnenschein und Flaute wich. Wir ließen uns Zeit und genossen Sonne und Wärme. Bevor wir in Oxelösund einliefen, hatte der Wind stark aufgebrist und beim anlegen im Gästehafen ergoss sich ein Wolkenbruch über uns. Man verwies uns in den Nachbarhafen, da es nur dort Yachtkräne gebe. Die telefonische Auskunft Tage zuvor, dass das Boot auch Samstags gekrant werden könne, stellte sich als falsch heraus. Man half uns aber, mit der Werft einen Krantermin für den Freitag um 11 Uhr 30 abzusprechen und einen Leihwagen zu mieten, um Auto und Trailer aus Oskarshamn zu holen.





*Abendessen, mal im Cockpit oder auf der Schäre (oben)
Ein Ruhetag im schwedischen Sommer (rechts, alle
Fotos Traute Genthe)*

Cathy und ich verholten Tjalfe in den ehemaligen Fischereihafen auf einen Gästeliegeplatz und packten das Schlauchboot ein, während Jan einen kleinen Leihwagen für einen Tag preisgünstig anmietete, ca. 600 SEK inklusive Kilometern und Vollkaskoversicherung. Gegen 17 Uhr 30 starteten wir nach Oskarshamn und kehrten 6 Stunden später erfolgreich zurück. Da blieb vorm Schlafengehen noch Zeit für einen Cognac als Absacker nach dem zuletzt stressigen Tag.

Nach frühem Frühstück musste das Boot weitgehend ausgeräumt, Segel und Baum abgeschlagen und der Mast gelegt werden. Der Mastenkrane, unter den man vorwärts wie in eine Box fuhr, funktionierte bestens und der Mast war so schnell gelegt und verzurrt, dass wir locker zum Termin unter dem Kran ankamen, wo wir den Außenborder abnahmen. Schon schwang Tjalfe an ihren Heißgurten auf den Trailer in die optimale Position, das Unterwasserschiff wie blank poliert. Als wir um 14 Uhr alles mit Spanngurten und Leinen verzurrt hatten, kam die angekündigte Sturmfront mit Wucht. Wir kuppelten das Boot ab und fuhren in die Stadt, um sie zu besichtigen und einzukaufen.

Gegen Abend goss und stürmte es noch immer, unmöglich auf dem Boot ohne Kuchenbude zu schlafen. Cathy fiel ein, dass an der Mole Hütten zu mieten waren. Für ca. 50 € pro Tag mieteten wir eine und brachten unsere Reisetaschen vom Boot dorthin. Im Fischrestaurant auf dem Molenkopfaßen wir preiswert, reichhaltig und sehr lecker.

Nachts beruhigte sich allmählich das Wetter und morgens hatte es aufgeklart. Einen Erholungstag gönnten wir uns noch und starteten am Sonntag gegen 7 Uhr bei herrlichem Wetter zurück gen Süden. Der Sonnenschein begleitete uns bis Rödbys Havn, die Luft wurde schwül und ein Gewitter kam auf, als wir in Puttgården die Fähre verließen. Bei prasselndem Regen erreichten wir sicher spät abends Kiel-Schilksee.

Tjalfe kam Mittwochs darauf in Strande wieder in ihr Element und machte kein Wasser. Das Trailern über viele Hunderte von Kilometern hatte ihr nicht geschadet, keine Naht hatte sich geöffnet, keine Niete gelöst und kein Spant war gebrochen.

In 2012 wollen wir sie wieder trailern, um in den Schären rund um Stockholm zu segeln und vielleicht zu den Åländen.



Das aktuelle Buch



Zweimal Abenteuer für 18 Euro

Von Michael Hundrup

Zugegeben, ich lese sie gern, diese Berichte von Leuten, die aussteigen, die alles hinter sich lassen, um das ultimative Abenteuer zu erleben oder/und dabei sich selbst zu finden. Horchen auf die immense Stille der Einsamkeit am Baikalsee, um sich selbst mal wieder zu hören. Oder einfach losfahren mit einem klappprigen Landy, um in acht Jahren einmal praktisch rund um die Welt zu fahren und Eindrücke aus schließlich 100 bereisten Ländern mitzubringen. Zwei Beispiele von Suchern des Extrems, zwei Bücher, die jüngst erschienen sind und die ich beide „verschlungen“ habe.

200.000 km hat Christopher Many mit seinem alten Landrover Matilda auf einer Reise von 2002 bis 2010 zurückgelegt. Erst nach Sibirien und durch die Mongolei und China, dann quer durch Nord- und ganz runter durch Südamerika, bis nach Patagonien, und dann von Südafrika kreuz und quer durch den Afrikanischen Kontinent und die Levante zurück nach Deutschland. Many ist ein

brauchbarer Mechaniker, der sich immer wieder zu helfen weiß, wenn sein geschundener Landy mal wieder streikt. Ja sogar als mitten in Afrikas Wildnis buchstäblich das Chassis durchbricht. Er kennt die Risiken und dosiert sie so, dass er auch mit „worst cases“ klar kommt. Zudem ist er ein wacher und analytischer Beobachter, der über die bereisten Länder ungeschminkt und ohne allzuviel „political correctness“ schreibt. Er mag die Sibirjaken, aber nicht die Chinesen. Er fährt durch verrufene Gegenden, die sich als viel sicherer erweisen als manches so „zivilisiertes“ Land. Er diskutiert in Afrika den möglichen Zusammenhang von Rassenzugehörigkeit und Armut, den Rassismus der Afrikaner untereinander, der natürlich vehementer bestritten wird als irgendwas (unverschämt, ausgerechnet ein Weißer sagt sowas!). Er redet offen über Stellenwert und Funktion der weiblichen Beschneidung bei den Mas-

sai und Geschlechterrollen in Afrika überhaupt. Er diskutiert die Berechtigung eines Israelischen Staates mitten in der arabischen Welt, die teilweise katastrophalen Auswirkungen der Entwicklungshilfe oder den manchmal blinden Glauben der Menschen an das, was in den Medien steht. „Hinter dem Horizont links“ ist mehr als ein Bericht einer Weltreise. Es ist ein erfrischend offenes Eindrucksprotokoll eines Mannes, der sinngemäß der Idee Herodots folgt: „Du musst Dir von allen Dingen einen eigenen Eindruck verschaffen und sollst nichts Geschriebenes glauben“. Man erlebt mit Many alle Großartigkeiten und Widerlichkeiten, die einem auf so einer Reise begegnen können, und wird zugleich zum Nachdenken angeregt. Auch viel Lustiges trägt zur Kurzweil bei. Mir hat am besten gefallen, wie nach einer Fahrt um die ganze Welt beim Wiedereintritt nach Europa, genauer an Deutschlands Grenze, das arme Auto vom Arm des Gesetzes stillgelegt wird, weil es ein ausländisches Kennzeichen und keine TÜV Bescheinigung hat.

Auch der Autor des anderen Buches, Werner Beck, fährt mit seinem Geländewagen eine weite Strecke: 9000 km von Deutschland bis zum Baikalsee, um sich dort, zusammen mit seiner Frau Hertha, von einem alten Forschungsschiff am menschenleeren Nordufer in der sibirischen Wildnis aussetzen zu lassen. Zwar haben sie zuvor, im letzten Nest vor der endgültigen Einsamkeit, noch rasch Vorräte gebunkert und sich sogar eine mongolisch-russische Jurte anfertigen lassen. Die Jurte erweist sich auch als geniale Behausung, die Vorräte sind jedoch eher knapp bemessen. Nur eine Axt soll das ganze Winterholz spalten, und die geht kaputt. Nur eine Schaufel den Bauplatz ebnen, und die geht kaputt. Nur ein paar zig Nägel alles, was ein Jahr halten muss, verbinden, und die sind schnell alle. Frau Hertha fürchtet sich schrecklich vor Bären und Mäusen, aber weder eine Waffe noch eine Mausefalle gibt es, und zur Toilette muß sie in den Wald. Das Beste: Beck ist seit 30 Jahren Diabetiker und stellt oft seine Insulinpumpe aus, um im Zustand der Unterzuckerung leistungsfähiger zu bleiben. Ohne seine Frau wäre er offenbar mehrfach aus dem Zustand nicht mehr „aufgetaucht“. Ein kaputter Ersatz für das vergessene Fischernetz muß für den Fischfang herhalten (geht doch!), ein leckerer Bretterkahn, den irgendwer nicht mehr brauchte, säuft bei den Fischzügen in der Baikaldüning x-mal beinahe ab. Dann geht Hertha zurück nach Deutschland, des ersten Enkels wegen, und der Abenteuerer geht ein paarmal fast drauf: Bei einem Herbstausflug übers neue Eis zu einer Insel, bei dem plötzlich das Eis zerbröselt (Wetterbericht hätte ihn gewarnt, aber sowas braucht er nicht), dann wie er beim Ausprobieren der Schneeschuhe bei 35° Frost in eine verschneite Baumkrone einbricht und fast nicht mehr herauskommt, und endlich wieder, als er partout allein quer über den Baikalsee wandern will und ihn kräftezehrende Bruchseiszonen fast umbringen. Einsamkeit wagen und sich selbst wiederfinden lautet eigentlich das Motto, aber wozu diese aberwitzigen Wagnisse, warum bringt der Mann sich immer

Alu-Mast

Innovation trifft Tradition

- kein schleifen o. lackieren
- passt auf jedes Folkeboot
- innen laufende Fallen
- geringes Gewicht
- keinerlei Umbau
- regelkonform

Auf vielen Regatten erfolgreich!

Sie brauchen mehr Argumente oder haben Fragen, dann freuen wir uns auf Ihren Anruf.



Alleinvertrieb für Deutschland:
 Haase Segel GmbH | Gneversdorfer Weg 9
 23570 Travemünde | Tel.: 04502-2038
 www.haase-segel.de | info@haase-segel.de



wieder derart ohne Not in Lebensgefahr? Warum die teilweise gefährlich unprofessionelle Vorbereitung? Warum konsultiert er nicht vorher ein paar erfahrene Trapper oder Fischer?

Werner Beck erzählt dennoch fesselnd von der „Auszeit“: Von der Pest der Taiga – die schwarzen Moskitowolken treiben sie fast zum Wahnsinn. Von der Explosion einer ins Lagerfeuer geworfenen Batterie, die seiner Frau bleibende Verätzungen am ganzen Körper zufügt. Von den Zecken, die so aufdringlich sind, daß beide lieber ohne Haare leben als mit der Plage. Von der unendlichen Kargheit der Ernährung, dem verzweifelten Alkoholismus der Sibirjaken. Aber auch von der Faszination der sibirischen Weite, dem Mythos des Baikalsees, von der unvorstellbaren Stille des arktischen Winters, nur unterbrochen vom Dröhnen der meterdicken Risse, die sich über den Baikal fressen, gelegentlich Autos, Fischer und Wanderer verschlucken. Ganz sicher gelingt es den beiden Auszeitlern, in der Stille und auch in der einsamen Plackerei ums karge Überleben, ihren „Wurzeln“ näherzukommen, „sich selbst besser zu hören“. Und ganz offenbar bewährt sich in der Prüfung ihre Partnerschaft. Wozu dabei aber die unnötigen Wagnisse dienen, bleibt dem Leser ein Rätsel und ein Kopfschütteln bleibt zurück.

Zwei Bücher, im Format und im Preis genau gleich, aber sonst so verschieden, wie zwei Stories nur sein können. Großes Lesevergnügen beide. Aber wenn ich meine Partnerin zum Abenteuer überreden will, gebe ich ihr besser das erste und NICHT das zweite Buch zu lesen...

Christopher Many, Hinter dem Horizont links
310 Seiten, 39 Farbfotos, 7 Zeichnungen, 5 Karten,
Format 14,5 x 21,5 cm,
Delius-Klasing Verlag, Bielefeld 2011,
ISBN 978-3-6788-3348-6, EUR 18,00

Werner Beck, Auszeit am Baikalsee
208 Seiten, 40 Farbfotos, 4 Karten,
Format 14,5 x 21,5 cm,
Delius-Klasing Verlag, Bielefeld 2011,
ISBN 978-3-6788-3346-2, EUR 18,00

Yacht CLASSIC feiert das Folkeboot

von Michael Hundrup

Etwas zu früh aber willkommen – ein bildschöner Beitrag! Für die „Yacht“ ist der 70. Geburtstag des Folkebootes schon angebrochen. Das mag historisch etwas vorweg genommen sein, aber es ist der schöne Anlass für Aufmerksamkeit und Ehrungen fürs Folkeboot. Was solls – feiern wir unser schönes Schiffchen eben etwas länger!

Was die führende deutsche Segelzeitschrift (Ausgabe 22/11) begonnen hat, das führt das Magazin Yacht Classic jetzt aktuell mit einer wunderschönen Identifikationsgeschichte fort: Portraitiert werden Else und Arly Kaae aus Aarhus und ihrer F D 554 „Havfruen“. „Havfruen“ ist 42 Sommer immer gesegelt worden, nach wie vor in „erster Hand“. Kein Wunder, dass Else und Arly ihr Folkeboot „behandeln wie ihr Kind“, hat es doch Arlys Bruder Ove in Svendborg mit des Eigners Hilfe eigenhändig gebaut. Ein Folkeboot, das zur Familie gehört, das haben wir schon öfter gehört. Und Bootsgeschichten wie diese lesen wir nicht selten hier in der FolkeNews. Aber einem so breiten Publikum in so sympathischer und ästhetischer Form wird das Folkeboot nicht eben oft präsentiert. Dank der „Yacht“ und ein Kompliment für Autor Lone Rubin und das Fototeam! Ein Yacht Classic Heft (6,50 €), das sich allein schon für diesen schönen Folkebootbeitrag zum Aufbewahren empfiehlt, genau wie schon 1/06 (mit dem Klassenportrait) und 2/07 mit der Geschichte über die „Kairos“. Ach ja, hier steht auch, wie wenig Mühe es wirklich bereitet, ein Holzfolkeboot vier Jahrzehnte makellos zu halten!





Warum ist Chiquita so schnell?

Geheimnis 1: Der aerodynamisch gestaltete und gewichtsreduzierte Lukdeckel.

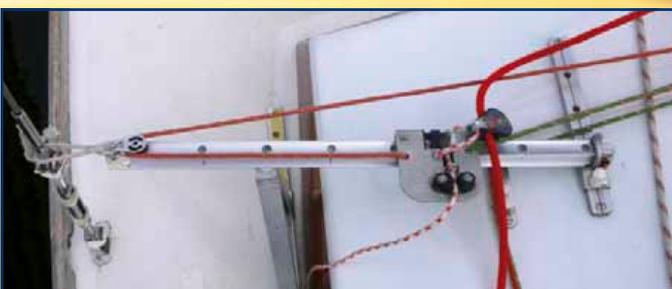
Geheimnis 2: Die Position der Fockschotwinsch. Ästheten wegschau'n undloder einen Klaren dazu, aber in der Tat ermöglicht diese weiter vorliche Position bessere Crewarbeit. Der Mittelmann sitzt nicht mehr auf der Winsch. Allerdings legt die Crew keinen großen Wert auf Holzästhetik.



Die Oldtimer kennen das Teil noch, Jüngere halten diesen low-end Autopiloten für einen Zahnfleisch-Kamm: (rechts) Er stört überall, der Fockbaum: Hier eine neue Stau-Variante: (links)

Technisches Raritätenkabinett

Nicht nur Heiner Schmidt kommt auf gute Ideen.
Hier fünf Funde vom Rande des Goldpokals



Da freuen sich die Schienbeine: XXL-Fockschlitten aus Great Britain: (Bilder 02/03)



Jahreshauptversammlung 2011

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2011 der DFV
am 19. November 2011
in der SVAOe Neumühlen 21, 22763 Hamburg
14.00 – 18.15 Uhr

Tagesordnung

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Dr. Johannes Thaysen mit besonderer Begrüßung an „Kolle“ Nielsen, seinen Vorgänger, und an die anwesenden Flottenobleute. Leider waren die Flottenobleute aus Mecklenburg-Vorpommern und Eckernförde nicht anwesend. Ein Dank ging auch an die Flotte Hamburg für die Ausrichtung der Jahreshauptversammlung. Danach die Begrüßung durch den Kommodore der SVAOe Jürgen Schaper. Anwesend waren 65 stimmberechtigte Mitglieder und 5 Gäste.

1.1 Protokollführer: Peter Hosie

1.2 Ehrungen und Gedenken

Die Versammlung gedenkt der Mitglieder, die in der abgelaufenen Periode verstorben sind.

Ehrungen für 25 Jahre Mitgliedschaft

Norbert Jürgensen, Flotte Schlei;
Harry Gluch, Flotte Berlin;
Jürgen Mischke, Flotte Berlin;
H.-J. Baumgarten, Flotte Berlin;
Claus Burkhardt Schmidt, Flotte Hamburg;
Reinhardt Schultz, Flotte Kiel

Ehrungen für 40 Jahre Mitgliedschaft

Dr. Dierk Buhl, Flotte Schlei;
Peter Hendrichske, Flotte Berlin

2. Bericht des Vorstandes

2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden

Im Januar wurde die DFV auf einen Stand der Klassenvereinigung im Rahmen der „boot Düsseldorf“ von den Flotten aus Essen und Möneseesee organisiert und betreut. Ein Schiff wurde von der Folkeboot Centralen gestellt. Horst Klein von der Flotte Essen bemängelte hier, dass kein Equipment für die Standgestaltung zur Verfügung stand.

Der Vorstand nahm an folgenden Gremien und Vorstandssitzungen teil:

- DSV-Ausschuss Klassenvereinigungen Düsseldorf Januar 2011-11-18
- Vorstandssitzungen
- im Februar in Strande/Kiel
- im Juli in Rostock (neue Flotte)
- und im Oktober in Berlin (Regatta Rolling Home)
- NFIA Sitzung in Travemünde (Goldpokal); hier wurde Harald Koglin zum Treasurer (Schatzmeister) gewählt (siehe auch NFIA-Homepage).

Der gute Kontakt zur dänischen Folkebootvereinigung FB ASS und deren Präsidenten Bent Nielsen soll noch intensiviert werden und der Wunsch besteht, dass noch mehr deutsche Segler sich an dänischen Ranglisten-Regatten beteiligen. Die Dänen beklagen bei sich auch eine rückläufige Mitgliederbewegung sowie eine

geringere Beteiligung von jungen Regattaseglern. Die Dänen waren bei uns stark auf Regatten vertreten (siehe hierzu auch unter Sportwart).

Das Regattatraining für Anfänger und Fortgeschrittene Anfang Juni im SCE wurde von Heino Haase und Thomas Kruse geleitet. Die Teilnehmer waren mit der Durchführung sehr zufrieden. Auch im nächsten Jahr wird es wieder ein Regattatraining geben.

Die DM im Juli auf dem Möneseesee war aus sportlicher und sozialer Sicht ein voller Erfolg. Hier nochmals ein Dank an die Flotte Möneseesee. Leider war die Beteiligung von 25 Booten mäßig mit einer geringen Beteiligung der Küste. Bei der Diskussion über die DM wurde auch der Kommentar von Kiki Goecke in der FolkeNews angesprochen. Es sollte jedoch in Zukunft eine größere Akzeptanz von Mehrheitsentscheidungen gezeigt werden.

Der Goldpokal in Lübeck (61 Schiffe) wurde im Rahmen der Travemünderwoche mit einer großen ausländischen Beteiligung (DEN, SWE, USA und GBR) ausgetragen und bestens von der Flotte Lübeck organisiert. Hier nochmals einen Dank an die Flotte Lübeck.

70. Geburtstag des Folkebootes: Diskussion über das Vorpreschen der Firma Folkboat Central in Hamburg und die Berichte in der YACHT. Da der Stapellauf im Frühjahr 1942 und die vorherigen Jubiläen ebenfalls 1992 bzw. 2002 war, unterstützt die DFV die Geburtstagsfeier im SVSt. Koordiniert wird die Feier von Klö im Zusammenhang mit der Berliner Meisterschaft (14.-16.9.2012). Der 75te Geburtstag in 2017 wird dann ein großes Jubiläum.

Ausblick 2012

- Kontakt zur holländischen KV
- Fahrtenbereich weiter stärken
- Nachwuchsförderung in Vereinen intensivieren
- „Tag des Folkebootes“ an Schulen?
- Zusammenhalt in der DFV stärken

2.2 Bericht des Sportwartes

Das Bestentraining fand eine Woche vor dem Schleipokal in Schleswig statt. Es haben sieben Boote teilgenommen. Großen Dank an den Trainer Per Jørgensen. In Zukunft soll dieses Training „Ranglistentraining“ heißen.

Es waren 38 Ranglisten-Veranstaltungen angesetzt. Vier Regatten hatten eine zu geringe Meldezahl, zwei Regatten hatten keinen Wind und die Flottenmeisterschaft am Möneseesee wurde abgesagt.

An der Kieler Woche nahmen 32 Boote teil. Beste deutsche Teilnehmer – auf den Plätzen 2 und 3 – waren Walther Furthmann und Ulf Kipcke mit Crew. Es nahmen fünf dänische Boote teil.

Die Deutsche Meisterschaft wurde vom Yacht Club Möneseesee ausgetragen. 27 Booten hatten gemeldet. 1. Platz Stefan Schneider, 2. Platz Andreas Blank, 3. Platz Michael Kuke. Diese Meisterschaft wurde mit viel Einsatz organisiert. Vielen Dank an alle Mitwirkenden! Hier wurde nochmal von Kolle Nielsen darauf hingewiesen, dass die Meisterschaft bereits 2007 festgelegt wurde, wo man natürlich noch nicht die anderen Regattatermine hatte. Hier wäre eine Abstimmung mit der NIFA besser.



Jahreshauptversammlung 2011

Der Goldpokal fand in Travemünde statt. 61 Boote hatten gemeldet. Aus Dänemark kamen 7, aus Deutschland 45, aus England 1, aus Schweden 6 und die USA waren mit 2 Booten vertreten. Die Plätze: 1, 2, 3, 5 bis 8 und 10 bis 13 gingen an deutsche Boote, die eine deutliche Dominanz bei schwierigen Bedingungen zeigten.

Am San Francisco Cup nahm Andreas Christiansen (FG 624) aus Flensburg teil. Mit seiner Crew belegte er von 18 Booten den 12. Platz. Gewonnen hat diesen Cup der Däne Per Buch.

Flaute zur Frühjahrsregatta in Essen und zur Rolling Home in Berlin.

Es entstand eine Jahresrangliste mit 83 Steuerleuten (18 weniger als 2010).

Auch in diesem Jahr konnte sich der Sportwart wieder über die erstklassige Zusammenarbeit mit Harald Koglin erfreuen.

Preisverleihung an die Ranglistenbesten

3. Ulf Kipcke, 2. Walther Furthmann, 1. Stefan Schneider (hat die DM, den Goldpokal, die Berliner Meisterschaft und das Gonthenschild gewonnen).

Ausblick 2012

Der vorläufige Regattakalender umfasst 36 Regatten. Es ist gewünscht, dass ein zusätzlicher Kalender mit Veranstaltungen erstellt wird. Dort sollen Folkeboot geeignete Regatten aufgeführt werden, die keinen Ranglistenstatus haben, sowie Klassik-Regatten.

Das Ranglistentraining 2012 ist am 17./18. Mai und ist vor den Eckernförder Frühjahrsregatten geplant. Wie und in welcher Art, wird dann vom neuen Sportwart Sönke Durst festgelegt. Die Landesmeisterschaft von Schleswig-Holstein wird in Verbindung mit dem Schleipokal durchgeführt. Die LM von NRW findet am Möhnesee statt. Der Goldpokal findet in Sandhamn in Schweden statt (26. bis 29. Juli). Die DM wird 2012 in Flensburg ausgerichtet. Robert Winkler weist darauf hin, dass eine IDM ausgeschrieben wird, da wir uns die Förde ja mit den Dänen teilen. Dazu wird der Faktor zu den Glücksburger Pokalregatten auf 1,35 angehoben (2. und 3. Juni). Andere Regatten die in die Zeit der IDM fallen, sollen dann nur noch den Faktor 1 erhalten (Hamburger Meisterschaft).

Der Sportwart Klaus Kahl bedankt sich bei seinen Vorstandskollegen, bei den Flottenobleuten und nicht zuletzt bei seiner Familie und gibt den Platz für Neuwahlen frei. Johannes bedankt sich bei Klaus für die exzellente Arbeit als Sportwart.

2.3 Bericht der Technischen Obfrau

Die Vermessung bei der DM 2011 verlief reibungslos, neuer Vermesser ist Kiki Gödecke. Leider wurde während der Trudelmaus-Regatta GPS eingesetzt (die NFIA plant GPS ab 2014 zuzulassen). Die NFIA hat festgelegt, dass die Segelfenster ab 1.1.2013 bis zu 0,5 qm groß sein dürfen. Ab Januar 2012 müssen Alumasten und Alubäume eine Göhl und keine Schiene haben. Ab 2013 sind größere Lattentaschen im Vorsegel möglich. Es wird gefordert, dass das Maß genau definiert wird.

Die Beratung der Fahrtensegler hat sich ausgeweitet, z.B. wird eine alte Segelnummer für ein altes Schiff gesucht oder „habe 3 Großsegel (mit unterschiedlichen Nummern) mit dem Schiff

gekauft und welche ist nun die richtige Segelnummer?“ Auch eine allgemeine Kaufberatung wird erbracht und das alles kostenlos. Wenn dann für eine Mitgliedschaft geworben wird, hört man oft „ist doch nur für Regattasegler“. Vorschlag aus dem Plenum: für neue Mitglieder das erste Jahr ohne Beitrag.

Erinnerung von Traute Genthe, dass sie nur noch ein Jahr für den Vorstandsposten zur Verfügung steht, aber danach als Fahrtenobfrau tätig sein kann. Es entsteht noch eine Diskussion über die Mindestbesatzung bei Regatten. Beim Goldpokal wurde von der Wettfahrtleitung für ein Teilnehmerschiff eine Ausnahmeregelung getroffen, das zu zweit gesegelt werden könne. Ein Teilnehmer der Berliner Flotte startete erst gar nicht, da der dritte Mann verhindert war. Es wird noch auf die Ausreithilfen hingewiesen, die nicht zugelassen sind.

2.4 Bericht des Pressewartes

Bitte an das Plenum, doch mehr Reise-, Revier- und Hintergrundberichte an die FolkeNews zu senden. Auch sind Törnberichte aus dem Binnenland willkommen.

Die Neu-Akquise bei Anzeigen erweist sich als sehr schwierig und es wird vorgeschlagen, einen Akquisiteur einzuschalten. Die Preisstruktur der Anzeigen sollte vereinfacht werden.

Das Werbeblatt/Flyer wird überarbeitet und die Druckerei Mussack wird ein neues Angebot erstellen. Es soll zur Saison fertig sein.

Stefan Goes kritisiert die uneinheitliche und schlecht abgestimmte Vorgehensweise des 1. Vorsitzenden gegenüber der Bootswerft Schleswig, der Folkboat Central, der YACHT und bei der Organisation beim Goldpokal. Als Ansprechpartner gegenüber Dritten traten Johannes Thaysen, Michael Hundrup (ehemals Pressewart) und Stefan Goes auf. Durch diese Unvereinbarkeit der Rollenauffassung zwischen 1. Vorsitzendem und Pressewart legt Stefan sein Amt mit sofortiger Wirkung nieder. Stefan stellt sich auf Wunsch der Mitgliederversammlung bis zum 30.6.2012 kommissarisch für das Amt zur Verfügung. Die Versammlung bittet Stefan weiter im Amt zu bleiben und nimmt gleichzeitig sein Angebot an, kommissarisch das Amt bis zum 30.6.2012 weiter auszuführen.

Stefan legt Wert auf die Feststellung, dass Michael Hundrup sich für nichts entschuldigen muss und Stefan seine Äußerung im Rahmen der Diskussion als Erklärung aufgefasst habe. Michael ging davon aus, dass das ganze Vorgehen mit dem Vorstand abgestimmt war, was nicht der Fall war. Johannes hat hierzu eine andere Sichtweise aber entschuldigt sich nochmal bei Stefan.

2.5 Bericht des Web-Administrators

Die Arbeit läuft bestens und im Oktober waren es ca. 200.000 Seitenzugriffe.

Eine Bitte an das Plenum, doch die Geschichte des Folkebootes ab 1998/99 weiter zuführen. Hierzu wird Material gesucht. Es reichen manchmal auch nur Stichworte, um Ansätze für die Fortschreibung zu haben. Filmsequenzen sind aber mit der vorhandenen Software nicht möglich.

Es wird bemängelt, dass teilweise die Seiten der Flotten sehr veraltet sind und unter „Aktuell“ etwa noch „Oktober 2010“ steht.



Jahreshauptversammlung 2011

2.6 Bericht des Kassenwartes

„Mini“ Heise berichtet über die vorgelegte Erfolgsrechnung, Bilanz und Mitgliederbewegung des abgelaufenen Jahres.

Mitgliederbestand am 30.9.2011: 764

Bootsbestand: 483

2.7 Bericht der Kassenprüfung

Norbert Schlöbohm berichtet über die Kassenprüfung, Belege und Kontostände sind einwandfrei.

3. Entlastung des Vorstandes

Einstimmig bei Enthaltung des Vorstandes

4. Neuwahlen

Wiederwahl des 1. Vorsitzenden Johannes Thaysen: 64 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung. Neuwahl des Sportwartes: Sönke Durst wird gewählt mit 64 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung. Einstimmige Wiederwahl des Kassenwartes Mini Heise. Einstimmige Wiederwahl des Kassenprüfers Norbert Schlöbohm. Einstimmige Neuwahl des Kassenprüfers Niels Hansen.

5. Beschluss über die Neufassung der Satzung mit Sitzverlegung

Der 1. Vorsitzende erklärt, dass die Satzung wegen der Sitzverlegung (von Kiel nach Schleswig) nicht geändert werden muss, da ein Vorstandsmitglied in Kiel wohnt. Es wird über den Rücktritt des Pressewartes und über Änderungen in der Satzung diskutiert. Danach erfolgt die Abstimmung, dass die Satzung nicht geändert wird. 62 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen.

6. Beschluss über das Zukunftskonzept der DFV

Der Vorstand hat einen Maßnahmenkatalog erarbeitet (siehe hierzu auch das verteilte Zukunftskonzept).

- Werbung auf Messen (besseres Equipment)
- Werbung in Vereinen und Schulen sowie Veranstaltungen mit einem Flyer unterstützen.
- Der Entwurf des Flyers wird überarbeitet und im Frühjahr an die Flotten verteilt.
- Das Regattatraining soll wie 2010 fortgesetzt werden.
- Es soll eine Sternfahrt zur DM in die Flensburger Förde organisiert werden.
- Es wird wieder ein Treffen der Flottenobleute stattfinden.

Diskussion: Das Flottenobleutetreffen ist besser zur DM als zum Goldpokal (wenn in Deutschland). Sönke: „eine Umfrage bei einer Regattaserie durchführen“, Kolle: „wurde versucht aber die Segler haben was anderes dann im Kopf“. Anmerkung von Stefan Klabunde: „Es sollte eine Tagesordnung für das Obleutetreffen vorliegen.“ Horst Klein: „Ein Treffen in der Mitte von Deutschland ohne Regatta, damit die Anfahrwege aufgeteilt sind“. Es wurde kein Beschluss gefasst.

7. Anträge von Mitgliedern: Es lagen keine Anträge vor.

8. Terminplanung 2012 und weitere Jahre

Die DM 2013 wird in Berlin beim VSaW vom 2. bis 9. September 2013 ausgetragen. Für 2014 geht die Frage von Johannes an Ulf

Kipcke, „ob dann nicht mal wieder Kiel an der Reihe wäre“. Antwort: „und was ist mit Laboe? War doch auch die Kieler Förde“.

9. Planung der JHV 2012: Festgelegt wurde Flensburg (Glücksburg) am 24. November 2012.

8. Haushalts-Beschlussfassung

Der Kassenwart legte der Versammlung den Haushaltsvorschlag und die Beitragsordnung für das Geschäftsjahr 2011/2012 vor und erläuterte die Zahlen. Die Vorlage wird einstimmig angenommen.

11. Verschiedenes

Walter Furthmann fragt, wer Hinweise und Tipps zum Goldpokal in Sandhamn geben kann, um Anreise und Unterkunft kostengünstig und optimal bewerkstelligen zu können. (E-Mail-Verbindungen u.ä.). Robert Winkler erläutert noch, dass zur IDM auch ein zweiter Kran eingesetzt wird, um nicht nur eine kurze IDM sondern auch um eine schnelle IDM durchzuführen.



*Ein Schiff, das am Horizont verschwindet
ist nicht fort. Es ist nur nicht mehr zu sehen.*

Baumeister Dipl.-Ing.

Dieter Schubert

* 7. Januar 1938

† 7. Dezember 2011

Wir lieben Dich und trauern um Dich,
unsere Gedanken sind bei Dir.

**Uta Schubert
Kristina, Katia und Robert
mit Familien**

Die Sargfeier findet am 19. Dezember 2011 um 11.00 Uhr
auf dem ev. Waldfriedhof, Steinweg 1 in Kleinmachnow statt.

Statt zugedachter Blumen und Kränze bitten wir um eine Spende
an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS),
Konto 1 070 0220 29 bei der Bremer Landesbank, BLZ 290 500 00,
Kennwort: Dieter Schubert.

Wir bitten auf Trauerkleidung zu verzichten.



Zukunftskonzept der DFV

Ausgangssituation 2011

Die DFV umfasst 764 Mitglieder mit 483 Booten, organisiert in 11 Flotten (Stand 30.9.11). Die Mitgliederbewegung ist leicht rückläufig. Das Durchschnittsalter ist z.Z. ca. 56 Jahre. Der demographische Wandel wird erhebliche Veränderungen mit sich bringen. Zwar segeln noch junge Nachwuchsegler in unseren Flotten, aber es wird davon ausgegangen, dass in den nächsten 2-3 Jahren die Anzahl der ausscheidenden Segler die der Neueintritte übertreffen wird. Von daher ist eine Nachwuchsförderung mit einer Werbung für das Folkeboot weiterhin angezeigt.

Als Werbeaktionen sind in 2011 die KV-Stände in Düsseldorf, Berlin und Friedrichshafen zu nennen. Sonstige Werbemaßnahmen fanden nicht statt.

Die Teilnehmerzahlen sind in 2011 auf den RL-Regatten in einigen Fällen mittel bis stark rückläufig gewesen:

- Goldplakette: 18 Boote 2010, 12 Boote 2011 minus 33%
- Eckernförder Frühjahrsregatta: 36 Boote 2010, 20 Boote 2011 minus 44%
- Trudelmaus: 53 Boote 2010, 35 Boote 2011 minus 34%
- Niendorfer Treibyacht: 26 Boote 2010, 12 Boote 2011 minus 54%
- Deutsche Meisterschaft: 37 Boote 2010, 27 Boote 2011 minus 27%
- Durchschnitt: minus 38% in 2011 gegenüber dem Vorjahr.

Die Ursachen sind vielfältig. Besonders kritisch wurde die Beteiligung an der DM am Mönnesee gesehen. Dagegen war die Beteiligung am GOLDCUP und an der Rolling Home sehr gut.

Das Bestentraining fand in bewährter Form mit 2 Wildcards statt. Zusätzlich wurde erstmalig das Anfängertraining im SCE veranstaltet, aber nur mit mittlerer Beteiligung.

Die neugegründete Flotte MVP ist vornehmlich im Fahrten- bzw. Klassikerbereich aktiv.

Der Fahrtenbereich allgemein ist in der DFV unterrepräsentiert.

Neubauten werden z.Z. nur von der FBC in Hamburg und von Brandt-Møller in Dänemark angeboten. Erfreulich ist die Neugründung der Bootswerft Schleswig für Refit, Reparatur und Winterlager, spezialisiert auf das Folkeboot.

Maßnahmenkatalog der DFV

Angesichts der Altersstruktur innerhalb der Mitglieder und der allgemeinen demographischen Entwicklung wird die DFV mit nachfolgend beschriebenen Maßnahmen dem Rückgang bei dem Mitglieder- und Bootsbestand zumindest entgegenzuwirken. Neben der Werbung von Neumitgliedern werden die Schwerpunkte hierzu in der Nachwuchsförderung von Jugendlichen und Regattaseglern gesehen. Die verstärkte Integration von Fahrten- und Klassikerseglern soll außerdem angestrebt werden.

Maßnahme 1: Werbung auf Messen

Während auf den Binnenrevieren kaum noch Möglichkeiten der Platzierung zusätzlicher Boote existieren, können an den Küsten noch viele Boote Liegeplätze finden. Von daher machen Messeauftritte grundsätzlich Sinn. Die Organisation erfolgt durch die Flotten selbst mit Unterstützung der DFV in unterschiedlichem Umfang im Einzelfall. Die Messen in Berlin und Friedrichshafen sind fest etabliert, Hamburg und Düsseldorf werden in jedem Jahr neu beraten.

Maßnahme 2: Werbung in Vereinen, Segelschulen und auf Segelveranstaltungen sowie Flyer als Beilage oder Werbeträger

Mit einem aktualisierten Flyer kann aktiv und passiv ganzjährig die Präsenz des Folkebootes gezeigt werden. Der Flyer wird im Frühjahr 2012 zur Verfügung stehen.

Schnuppersegeln im Rahmen von Schulprojektwochen, Mitsegelangebote für Jugendliche sowie Erwachsene im Rahmen eines „Tages des Folkebootes“ in Vereinen, durchgeführt von Flotten, werden das Folkeboot bekannter machen.

Maßnahme 3: Organisation der Ranglistenregatten

Der Rahmenplan für Ranglistenregatten soll im Wesentlichen unverändert bleiben. Einzelne Reviere können sich überlegen, ob sie Regatten fakultativ Jahr um Jahr wechseln oder ob sie einzelne Regatten streichen. Zwischen den großen Regatten soll ein möglichst großer Abstand sein, wobei die DM im Zeitraum Ende August bis Anfang September stattfinden sollte. (Ausnahme Mönnesee).

Der Regattakalender wird mit weiteren „Folkebootveranstaltungen“ ergänzt.

Maßnahme 4: Regattatraining der DFV

Das Ranglistentraining (ehemals Bestentraining) wird in bewährter Form möglichst vor einer DM in dem jeweiligen Revier der DM veranstaltet. Das „Offene Training“ (ehemals Anfängertraining) soll abwechselnd auf einem Binnen- oder auf einem Seerevier stattfinden. Als Zeitraum wird der Bereich von Mitte April bis Anfang Mai festgelegt. Als Trainer fungieren erfahrene Regattasegler sowie ein Spezialtrainer. Die DFV unterstützt weiterhin beide Trainings finanziell. Die Ergebnisse werden allen Regattaseglern zur Verfügung gestellt. Mittelfristig wird angestrebt, beide Trainingsarten in einer Veranstaltung zusammenzufassen.

Die Flotten führen eigenständig mit erfahrenden Regattaseglern nach Bedarf zusätzliche Trainingmaßnahmen durch.

Maßnahme 5: Fahrtensegeln

Eine Sternfahrt zur IDM nach Flensburg wird von der DFV in 2012 organisiert. Kontakte zu den „Freunden klassischer Yachten“ werden intensiviert.

Die DFV wird das Amt eines(r) Fahrtenobmannes (-obfrau) einrichten. Hauptaufgabe wird die Koordination der Belange der FahrtenseglerInnen und die Organisation eines Trimmtrainings für diese Zielgruppe sein.

Maßnahme 6: Flottenobleutreffen

Neben der JHV findet einmal jährlich ein Flottenobleutreffen vor der DM oder vor einem GOLDCUP (wenn in D) statt.

Johannes Thaysen



Sowohl die Fahrtensegler als auch die Regattasegler sollen Zielgruppen der DFV sein.



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 Regattaterminakalender 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 sowie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyrweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
1.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
04101/46133, miniundhilka@kabelmail.de

Sportwart
Sönke (Asta) Durst,
Am Königsmoor 10, 24248 Mönkeberg,
0431/6408809, sportwart@folkeboot.de

Pressewart/Redaktion
Dr. Stefan Goes
Lindenstraße 23a, 23558 Lübeck
mobil 0177/7701160, Fax 0451/8818509
presse@folkeboot.de

Internet-Obmann
Harald Koglin, Neuerker 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, Tel. 030/305 12 89
klabunde-s@snaflu.de
Am Pichelssee 57, 10595 Berlin

Bodensee
Rainer Willibald, Tel. 07735/1240
rainer.willibald@t-online.de
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen

Eckernförde
Dr. Norbert Lins, Tel. 04351/81529
Dorfstraße 10, 24360 Barkelsby
dr.lins@t-online.de

Essen
Horst Klein, Tel. 02 08/2 66 37
obmann@folkeboote-essen.de
Mülheimer Str. 275, 46045 Oberhausen

Flensburg
Dr. Robert Winkler, Tel. 04 61/182190
info-an@dr-robert-winkler.de
Friedrichstr. 41, 24937 Flensburg

Hamburg
Ute Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
chefin@folkeboot-hh.de
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg

Kiel
Walther Furthmann, Tel. 0431/396234 p und
0431/6486152 d, wf466@gmx.de
Friedrichsruher Weg 160, 24159 Kiel

Lübeck
Britta Rosehr, Tel. 01 70/9 03 72 13
b.rosehr@freenet.de
Zwinglistraße 2, 23568 Lübeck

Möhnese
Wilfried Sürth, Tel. 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de
Am Hönchen 12, 53127 Bonn

Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse, Tel. 038204/15363
rido@folkeboot-mv.de
Am Dorfeich 20, 18184 Broderstorf

Impressum

Möhnese
Wilfried Sürth, Tel. 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de
Am Hönchen 12, 53127 Bonn

Schlei
Klaus Kahl, Tel. 04624/800875
folke-klaus@t-online.de
Dachsgang 8, 24848 Kropp

V-Mann Folke Junior
Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 40/28056205
hartwig@sulkiewicz.de
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg

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 15. 3. 2012

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.

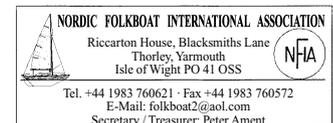
Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

Hamburg
Rolf Polläh, Hamburg
Telefon: 0 40/82 72 10

Kiel
Fritz Lübke, 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, Möhnese, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde
siehe Flotten-Obleute

INTERNET-LINK:
<http://www.folkeboat.com>
<http://www.folkeboot.de>
<http://www.folkebaad.dk>



Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

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 _____

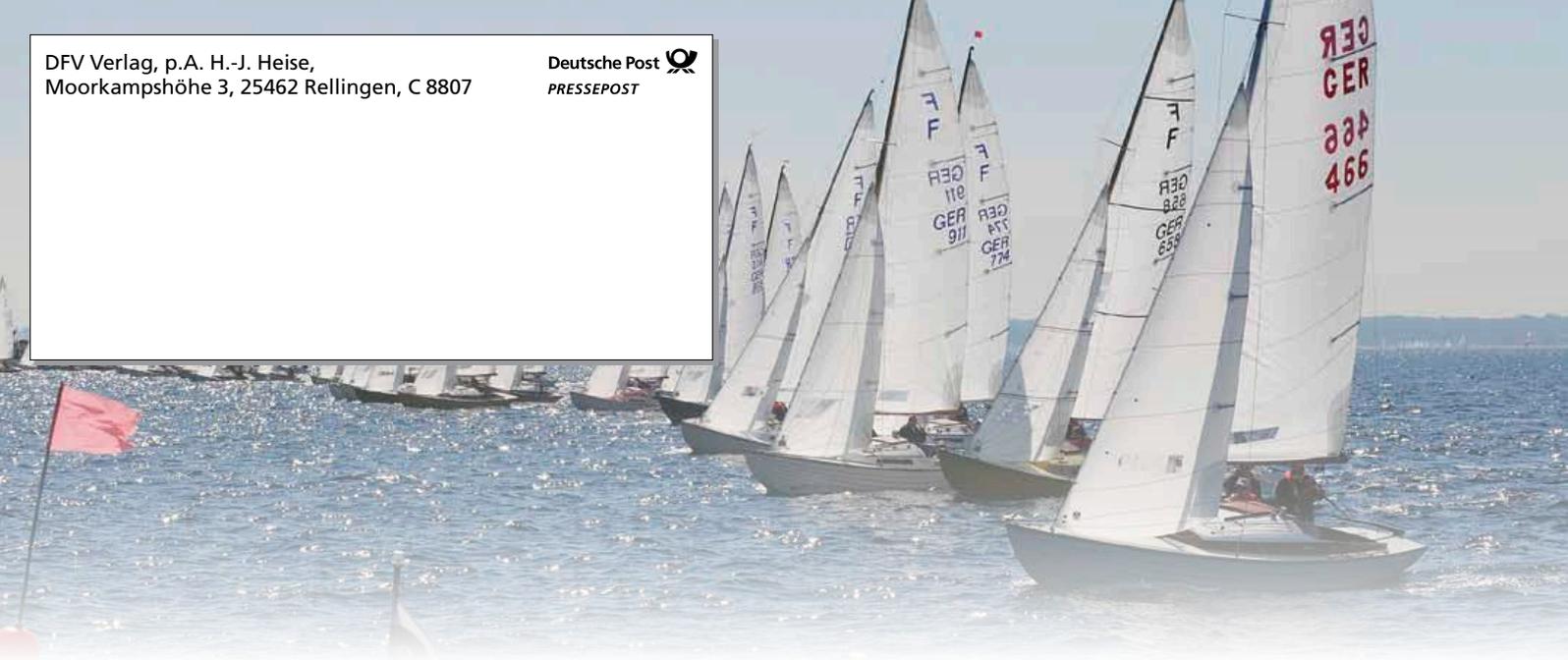
Segelnummer F _____ wechselnd

Baujahr _____

Rumpf-Baustoff Holz GFK

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden



Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



- | | |
|--------------------------|------------|
| 1 Anstecknadel | Euro 12,00 |
| 2 Folkebootstander | Euro 9,50 |
| 3 Folkebootaufnäher | Euro 7,50 |
| 4 Autoaufkleber | Euro 1,50 |
| 5 Weste (nur XL und XXL) | Euro 25,00 |

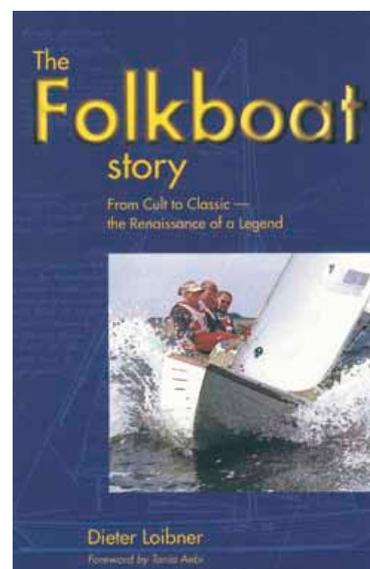
Alle Preise verstehen sich pro Stück sowie inklusive Porto und Verpackung.

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.

Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Regine Puck-Raloff und Klaas Raloff
23730 Schashagen, Bliedsdorfer Str. 23
Tel. 0 45 64/90 00 36
E-Mail: klaas.regine@t-online.de
Bootseigner FG 610
Flotte Lübeck

Jan Hinnerk Alberti
24937 Flensburg, Nordergraben 62
Tel. 01 70/2 86 54 96
E-Mail: alberti@ujh-online.de
Bootseigner FD 1111
Flotte Flensburg

Jens Liebhein
45131 Essen, Florastr. 12
Tel. 01 73/6 61 04 43
Flotte Essen



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