

FOLKE NEWS

Nummer 2/2014
2. Quartal

7,50 €

72 Jahre
Folkeboot



Sommerreise mit Muu
Fahrtenseglertreffen
Kieler Woche in der Krise?





Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

*Reinhard Paulick
Bootseigner F G 479
DBYC Flotte Berlin*

*Gustav Benitt
Bootseigner F G 34 Makai
SCRhe Flotte Hamburg*

*Jörg Heinlin
Bootseigner F G 343 Hannah
SVS Flotte Lübeck*

*Lars Krachten
Bootseigner F GER 822 Santa Catarina
SCN Flotte Essen*

*Mirco Meyer
Bootseigner F 1116 Manuka
Flotte Berlin?*

Frank Vollmers

*Stephan Dunker
Bootseigner F GER 633 Loma
EFKV Flotte Essen*

*Wolfgang Nächter
ESCR Flotte Essen*

*Stefan Möhring
Bootseigner F GER 568
VSJ Flotte Berlin*

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

Schöne Fotos

Für diese Ausgabe haben uns wieder zwei Fotografen, Sören Hese (Hintergrundfoto Rückseite, www.sailpower.de) und Rainer Carlsdotter (Titelfoto, www.carlsdotter-photodesign.de) ihre Bilder zur Verfügung gestellt. Auf ihren Websites könnt ihr

viele sehr schöne Fotos eurer Boote und von euch beim Regattasegeln finden. Die könnt ihr natürlich auch bestellen, vielleicht mal als Geschenk an euren besten Steuermann?

Online-Archiv und Fotos

Fotos für die FolkeNews

Wir freuen uns weiterhin über eure Berichte und Fotos. Fotos benötigen wir so, wie sie von der Kamera aufgenommen wurden, nicht bearbeitet und nicht verkleinert. Sonst fehlt es an Auflösung und Farbe.

Bitte schickt uns weiterhin eure Fotos per E-Mail an folkenews@sendtodropbox.com. Dahinter verbirgt sich ein Dienst, der die Nachrichten und Anhänge, beliebig groß, direkt auf unseren Computern ablegt. Achtet bitte darauf, dass euer E-Mail-Programm die Bild-Anhänge nicht automatisch verkleinert.

Archiv

Zurück bis 2003 kann unsere FolkeNews auf unserer Homepage www.folkeboot.de als PDF gelesen werden. Unter der Rubrik Service finden alle Lesewütigen die vergangenen Ausgaben im Bereich Presse und Öffentlichkeitsarbeiten. Die jeweils letzten Ausgaben erscheinen dabei aber bewusst verzögert.

Übrigens: Wer lieber das gute Papier in den Händen halten möchte, kann viele Ausgaben bei unserem neuen Kassenwart Norbert anfordern. Kontaktdaten siehe letzte Seite Impressum!





Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Die Regatta-Saison begann mit einem überraschendem Ereignis am letzten April-Wochenende in Berlin: Der Sessan-Cup mit Teilnehmern aus 7 Nationen in 52 Booten. Die Boote wurden überwiegend von der Berliner Flotte zur Verfügung gestellt und den Crews zugewiesen. Somit hatten alle etwa gleiche Bedingungen. Aber nicht nur die seglerischen Fähigkeiten, sondern auch die Anpassungsfähigkeit der Crews an ein unbekanntes Boot waren eine Herausforderung. Neben dem Segeln war dieses Event noch mehr ein großes Get-Together, Freundschaften wurden geschlossen oder wieder aufgefrischt. Das kann keine andere Klasse bieten: Segelspaß und nationenüberschreitendes Miteinander. Mein großer Dank an den ausrichtenden Berliner Verein SV03 und an die Berliner Flotte für dieses großartige Ereignis, das einmal mehr zeigt, wie wir Folkies zusammenhalten.

Ansonsten verlief die Regattasaison an der Küste eher unspektakulär mit tendenziell leider rückläufigen Meldezahlen. So waren wir zur Kieler Woche nur knapp in der Lage, die geforderten 20 Boote zu melden. Zum Glück sind die Meldezahlen in den Binnenrevieren stabil bzw. sogar steigend. Aber an der Küste müssen wir die Situation zukünftig stärker analysieren, um hier dem Trend entgegenzuwirken. Daher sind auch unbequeme Fragen erlaubt zu stellen: Müssen wir Regattatermine streichen bzw. zusammenlegen? Und wenn ja, welche? Muss es immer bei den Up-and-Down-Kursen bleiben?



Können wir nicht auch mal eine Folke-Langstreckenregatta anbieten, insbesondere um auch mehr Nachwuchssegler zu gewinnen? Wie wär's mit Rügen-Rund? Das könnte auch ganz nebenbei dieses schöne Revier zu erschließen helfen.

Zur nächsten JHV am 29. November in Berlin werden 2 Vorstandsposten neu zu besetzen sein: Der/Die 2. Vorsitzende und der/die Fahrtenbeauftragte. In der Rubrik After Sail habe ich die Anforderungsprofile für diese Posten skizziert. Beide Positionen sind spannende Bereiche und ich würde mich freuen, wenn Ihr Euch bei mir oder bei Euren Flottenobleuten meldet, wenn Ihr Interesse habt. Für Eure Fragen bezüglich dieser Aufgabenbereiche stehe ich gerne zur Verfügung.

Euch allen einen hoffentlich schönen Sommer mit tollen Törns und fairen Regatten.

Johannes Thaysen

Inhalt



Technik

50 Fragen – 2. Teil	4
Mastbruch – keine Panik bitte!	7
Leserbrief zum Kranunfall	8

Sport

Gothenschild	8
Flensburger Pokalregatta	9
EckDays	10
Trudelmäusepokal	12
Mehr als nur Segel- und Regattatraining	13
Merseburger Pokalregatta	14
Eichhornregatta	15
Sessan-Pokal	28

After Sail

Wie ich zum Folkeboot kam	16
Rezept: Pfannbrot	16
F-GER 1100 Bly Viol	17

Fahrten

Sommerreise mit Muu	18
Fahrtentreffen in Schleswig	20

Flottentalk

Nord – KiWo in der Krise	22
Nord – Regatten in Kiel	23
Nord – Revanche im September?	23
West – Sommerfest der Flotte Essen	23
Süd – Pfingststernfahrt der Flotte Bodensee	24
... zum Schluss	34



Wir sind auch auf Facebook
www.facebook.com/folkeboot

Folkebootsegel aus Kiel: schön & schnell!

Rufen Sie uns an – wir beraten Sie gern! Ihr Ansprechpartner:
Uwe Kock, Telefon 0431-72 39 79

www.schultz-segel.de

**SCHULTZ
SEGELMACHER**

wir haben Profil

SCHULTZ-SEGEL GMBH · LANGENKAMPWEG 12 · 24148 KIEL



„Wie wird so ein alter Kahn wirklich dicht?“ 50 Fragen an Thomas Henkel, Eigner der FG 104 Stjerne – 2. Teil

von Erika Beyerle

Zwei Bootsbauer, vier Meinungen. Im zweiten Teil erfahren wir noch mehr, jetzt kommen wir nochmal auf das Thema dicht, insbesondere die Gretchenfrage: „Wie wird so ein alter Kahn wirklich dicht?“

30. Was ist deinen Erfahrungen nach die beste Methode, das Schiff – speziell das Unterwasserschiff – vor Schäden zu schützen, die durch undichte Planken, also Wasser im Schiff entstehen können?

„Hm. Erstens: Außen lose Stellen oder lose Lackreste am Unterwasserschiff entfernen, mit entsprechender Unterwassergrundierung wieder grundieren, auch mehrfach, und wieder ein Antifouling aufbringen. Zweitens: Von innen beim Einwassern Haarrisse und andere undichte Stellen mit Fassdichte vorübergehend abdichten. Die Fassdichte wird, wenn das Holz quillt, aus dem Riss wieder rausgedrückt und kann mit einem Stemmeisen abgeschabt werden. Denn das allerwichtigste ist, dass ein Holzboot von innen trocken ist.“

Aber wir haben glücklicherweise, ehrlich gesagt, auch relativ wenige Probleme mit dem Wasser. Ich kenne andere Schiffe, die da schlechter dran sind.

Man darf auch ein Holzschiff nicht zwei, drei Wochen liegen lassen und dann nur mal kurz segeln gehen – ein Holzschiff muss oft gese-

gelt werden, da muss man sich regelmäßig drum kümmern.

Ganz wichtig ist auch das Saubermachen nach dem Auswassern. Ich mache jedes Jahr nach dem Auswassern von oben bis unten alle Planken sauber – was da für ein Dreck rauskommt, teilweise! – Und Dreck macht anschließend rott.“

Putzen, abdichten und segeln. Cool. Das heißt, ich werde in Zukunft kein schlechtes Gewissen mehr haben, wenn ich bei schönem Wind die Arbeit liegen lasse, um segeln zu gehen, sondern wenn ich das Schiff liegen lasse, um zu arbeiten.

31. Warum? Was ist daran besser als an anderen Methoden?

„Was für andere Methoden?“

Jetzt weiß er nicht, wovon ich rede, wird ein bisschen theoretisch.

„Wenn ich an Plankengänge denke, die sich nicht mehr schließen... Da ist es oft besser, nicht nachzunieten, sondern eher mit geeigneten Dichtstoffen abzudichten. Synthetische Dichtstoffe.“

32. Und wie würdest du vorgehen, wenn solche Schäden schon entstanden sind?





„Ein Beispiel: Bei einem Riss in einer Kielplanke beispielsweise kann rautenförmig auch ein Holzstück eingesetzt werden, was man heute mit Epoxy macht.“

Das hat er wohl auch noch nicht selbst machen müssen. Und das Thema „rotte Stellen“ scheint ihm dabei gar nicht mehr in den Sinn zu kommen.

33. Was ist da das Wirkprinzip?

„Es ist wieder dicht.“

Aaahhhh.... Jetzt noch eine theoretische Frage:

34. Hast du Erfahrungen mit Epoxy? Wie setzt du das ein?

„Epoxy ist der Holzleim im Schiffbau. Heutzutage. Und ich setz‘ den bei allem, was ich verleime, fürs Schiff grundsätzlich ein. Man darf nicht den Fehler machen und alles mit Epoxy zuschmieren. Aber zum Verleimen ist das der Leim für den Bootsbau.“

Vielleicht locke ich doch noch den Bootsbauer in ihm hervor:

35. Hast du auch Erfahrungen mit unterschiedlichen Holzarten?

„Ja. Mit allem, was so ein Holzfolke anzubieten hat. Lärche. Mahagoni, Esche. Eiche, Kiefer, beziehungsweise jetzt Spruce...“

36. Ich erwähne vorsichtig, dass wir bei unserem Schiff ein Problem mit den Bodenwrangen haben – Eiche ist längst nicht so widerstandsfähig wie Lärche...

„Nimm‘ Owatrol D1. Das verfestigt das Holz. So hab‘ ich das zum Beispiel mit dem Knie gemacht bei unserem Schiff. Das Knie hat gelitten durch die undichte Stelle zwischen dem Achterstegen und dem Spiegel. Das Wasser lief über weiß nicht wie viele Jahre übers Knie in die Bilge. Ich hab‘ erstmal mit dem Stemmeisen abgeschabt und geguckt, wie es aussieht. Dann hab‘ ich in die Eiche Unmengen von D1 aufgetragen. Das hat das Holz verfestigt, so dass es jetzt wieder eine Grundstabilität hat.“

Elegant die Kurve gekriegt zum Thema „geschädigtes Holz“. Owatrol also. Dazu werde ich mir auf jeden Fall noch eine zweite Meinung einholen, nicht dass hier noch der Eindruck von Schleichwerbung aufkommt... Aber das Prinzip ist mir sympathisch. Vor allem: Kann vermutlich jeder selber machen, man muss nicht gleich zum Bootsbauer und schon gar nicht immer gleich alles rausreißen und neu machen.

Hat aber bestimmt auch Grenzen.

Jetzt noch eine Entweder-oder-Frage:

37. Eher neu vernieten oder eher Sikaflex?

„Ja, eben. Neu vernieten nicht, Nachnieten mit Fragezeichen. Die Nieten ziehen meist nur tiefer rein ins Holz, Risse sind die Folge.



Typische Werkzeuge, alle Fotos Henkel

Also nur, wenn es gar nicht mehr geht. Die Sterne hat auch Dichtmasse im Unterwasserbereich.

Aber lieber eine für den Unterwasserbereich geeignete PU-Dichtmasse. Sikaflex ist eigentlich nicht für den Unterwasserbereich.

Unser Unterwasserschiff ist bei Gott nicht perfekt. Aber ich mach‘ im Unterwasserschiff nur eins: ich mach‘ die Farbe neu drauf, wo es abblättert, ich sichte die ganzen mit PU-Dichtmasse versäuberten Fugen, ich geh‘ mit dem Schaber ans Unterwasserschiff und schau: hält das noch? Dann gehe ich über die abgeblätterten Stellen drei, viermal mit Grundierung drüber, anschließend Antifouling drauf – und fertig.“

38. Wo, würdest du sagen, sind die Grenzen dessen, was du selbst machen kannst? Für welche Arbeiten würdest du das Schiff zu einem Bootsbauer bringen?

„Wahrscheinlich, wenn der Kiel mal weg muss, um neue Kielbolzen reinzumachen. Ich weiß es aber nicht genau. Vielleicht mach‘ ich aber auch das selber.“

39. Kannst du dir einen Punkt vorstellen, an dem du gesagt hättest: dieses Schiff ist nicht mehr zu retten? Oder würdest du sagen, es ist immer eine Frage des guten Willens, der Organisation und des Aufwandes, den man zu erbringen bereit ist?

„Der Vertens-Kreuzer, den wir zuerst eigentlich haben wollten, der war beim FKY eingestellt. Der Eigner hat uns groß vorgeschwärmt, dass er im Jahr zuvor noch segeln war. Niemals! Das Schiff war so von Schimmel und mit Fäule befallen und löchrig. Ich würde mal sagen, der Schrottwert des Eisenkiels. Und das, obwohl es ein Vertenskreuzer war, von dem es vielleicht noch ein paar mehr als dreißig gibt.

Ich hab‘ schon im Internet Folkeboot-Restaurationen angeschaut: Fast das ganze Schiff neu beplankt. So etwas würde ich nicht restaurieren. Aber wahrscheinlich kam da eben eine Überraschung nach der anderen, die wir Gottseidank nicht hatten. Und wenn man da schon mal dran ist, dann zieht man‘ s auch durch. Was im Übrigen auch gut ist, denn es lohnt sich in fast allen Fällen – nicht immer – ein altes Holzschiff zu erhalten.“

Gut, wir wissen jetzt: Die Sterne ist ein echter Oldtimer – aber kein besonders schwieriger Fall. Mir kommt der Gedanke, dass die vielen unterschiedlichen Meinungen auch daher kommen, dass jeder ein anderes Schiff vor Augen hat, über das er spricht, wenn er mit anderen fachsimpelt.

40. Wie würdest du das Verhältnis von gutem Willen, Organisation und Aufwand beschreiben?

„Am meisten braucht man Ausdauer und Geduld. Gute Organisation seiner eigenen Arbeit – dass man dranbleibt. Man kann





nicht anfangen und dann nachlassen – man muss die Tagesziele erreichen – und zwar kontinuierlich. Den guten Willen hab' ich sowieso.“

Weiß schon, welche Antwort da kommt, könnte die Frage auch weglassen:

41. *Gab es auch Tage, an denen du dich richtig drauf gefreut hast, wieder am Schiff weiterarbeiten zu können?*

„Ja...“

Na klar. Aber vielleicht das hier:

42. *Was von allem hat am meisten Spaß gemacht?*

„Das Finish. Das Lackieren. Wenn alles wieder glänzt und eine schöne, satte Holzfarbe hat.“

43. *Wenn du mit deinem Boot unterwegs bist: Welche drei Dinge dürfen dann auf gar keinen Fall fehlen?*

„Antje, ein guter Sherry, (denkt nach) ich brauch' keine drei Dinge. Ich brauch nur schönen Wind.“

44. *Gibt es Dinge, die du der Stjerne auf gar keinen Fall (mehr) zumuten würdest?*

„Sturm. Bei Überlandfahrten auf dem Hänger sind wir nicht einer Meinung. Antje sagt nein, ich würd's wagen. Ich würde gern mal auf die Ochseninseln segeln.“

45. *Auf wie viele kommende Jahre schätzt du die Lebenserwartung der Stjerne ein, wenn sie nicht gerade im Winterlager abbrennt oder am Kran abstürzt oder so?*

„Die darf gern nochmal so alt werden wie sie jetzt ist.“



46. *Lieber Touren oder lieber Regatten?*

„Lieber Touren. Die Stjerne ist ein Touren-Folke mit engem Cockpit.“

47. *Was ist für dich das entscheidende Argument für ein Holzschiff – gegen eins aus GFK?*

„Neben der viel größeren Gemütlichkeit an Bord, gluckert ein Holzfolkeboot viel schöner als ein Kunststoff-Folkeboot. Und wenn ich mal was reparieren muss, nehme ich ein Stück Holz in die Hand – und nicht Plastik. Und Holz duftet.“

Daran werde ich in Zukunft immer denken: GFK-Besitzer müssen auch reparieren.

48. *Was sind die wichtigsten Eigenschaften, die man für so ein Projekt braucht?*

„Freude am Werkstoff, Freude am Schiff, am Selber-Tun und eine Elendsgeduld. Auch mit sich selber.“

Da sind wir schon wieder beim Thema: „Der Weg ist das Ziel“.

49. *Wie oft hast du dir schon gedacht: „Hat sich gelohnt, die ganze Arbeit!“*

„Eigentlich immer, wenn ich ans Schiff denke. Was fast täglich der Fall ist.“

50. *Welche drei Ratschläge würdest du einem Oldtimer-Holzboot-Besitzer mitgeben, damit sein Schiff möglichst lange fit und schön bleibt?*

„Viel streicheln, von ganz vorne bis ganz hinten.

Und sauberhalten.

Und viel segeln.“

Ja, segeln – bald ist es wieder soweit! Wir freuen uns auf eine schöne Saison, dann werden die Segel mit der Nummer 104 wieder in der Flotte zu sehen sein, bei der Pfingstfahrt, beim Wochentreff – und sicher auch bei der ein oder anderen Regatta! Vielen Dank für das Gespräch, Thomas!

Typischer Zustand (links), das Zelt und Lackierhalle (oben, alle Fotos Henkel)



Mastbruch – keine Panik bitte!

von Klaus Pollähn

Es hörte sich an wie ein Kanonenschuss! Laut wie beim Royal Yacht Squadron in Cowes, als der Mast im Decksloch barst. Es klang wie das hallende Echo, als das gesamte Rigg – Sekundenbruchteile später – neben dem Boot seitwärts im Wasser aufschlug. Dann herrschte plötzlich Stille und ungläubiges Staunen der verdutzten Crew. Dabei hatten wir noch Glück: Unseren Kreuzschlag hatten wir fast bis unter die Einfahrt zum Jachthafen Wedel ausgedehnt, weil der Seegang – Strom gegen Wind bei Ost 6 – dort unter dem Ufer etwas weniger heftig war. Das Boot lief gut, trotz der bockigen Welle; also machte ich eine vorsichtige, langsame Wende in der Gewissheit, wenn wir diese dritte Wettfahrt heil beenden würden, wäre uns ein Sieg in der Yardstick-Gruppe nicht mehr zu nehmen!

Haben Sie schon einen Mastbruch hinter sich? Fünfzig Jahre regattiere ich nun im Folkeboot, aber ich hatte noch keinen erlebt. Sofort begann mein Kopf mit Überlegungen: „Was ist jetzt zu tun?“ Kein Sicherheitsboot – vier waren in der Wettfahrt dabei – in Sichtweite. Ohne Mast und Segel waren wir als kleinstes Boot für die enteilende Flotte quasi von der Bildfläche verschwunden.

Boot und Crew waren zum Glück in keiner unmittelbaren Gefahr, da außerhalb des Fahrwassers. Wir hielten uns dort quasi auf der Stelle; das Rigg hielt uns, wir lagen wie vor einem Treibanker. Allerdings verringerte sich dieser Effekt, als wir das Großsegel aus Baum und Mast geborgen hatten. Der Baum ließ sich ohne Werkzeug nicht vom Mast lösen. Ein scharfes Messer, immer griffbereit auf dem Küchenbord, war vonnöten, um das Tape von jenen Splinten und Bolzen zu entfernen, die dank Want und Vorstag den Mast in seiner Außenbordslage fixierten.

Nach zehn Minuten konzentrierten Arbeitens schafften wir es, den Maststumpf auf das Vorschiff zu ziehen und das lange Ende seitlich auf dem Deck liegend am Reitbalken festzulaschen. Die Drift vergrößerte sich nun zusehends, wir kamen dem Steinwall am Ufer bedrohlich näher. Einen kleinen Küstenkreuzer, der in den Jachthafen lief, baten wir, uns aus dem Hafen Hilfe zu schicken. Kurze Zeit später erschien ein Motorflitzer mit zwei jungen Burschen, die vier junge Deerns zum Sonnenbaden an Bord geladen hatten. Nach viel gutem Zureden schafften sie es, uns mit der zugeworfenen Leine zehn Meter weiter vom Ufer in die Elbe zu ziehen. Nach einem weiteren schwierigen Drehmanöver brachten die Kavaliere das havarierte Folke hinter den Molen in Wedel in Sicherheit. Sie schlepten uns sogar noch zur Werft, die ich erst vor drei Tagen nach dem Auftakeln verlassen hatte.

Als Schwachstelle des Riggs und Ursache für den Mastbruch haben wir den Bolzen ausgemacht, der das Want oben im Beschlag hielt: Der könnte gebrochen sein, möglicherweise am Kopf oder an der Bohrung für den Splint. Aber es gibt kein Beweisstück mehr. Der Splint – festgetapet am Mast – klebte noch an Ort und Stelle. Ob es ein Materialfehler war, wissen wir nicht.

Die Suche nach einem geeigneteren Bolzen ist noch nicht beendet. Statt der nur schwer einsetzbaren Splintringe benutzen wir seit Jahren einen langen Durchstecker aus starkem Draht, der sich beim Auftakeln mit einer Zange leichter einsetzen bzw. wieder rausziehen lässt.

Der Mast brach in der Decksdurchführung, Bolzensicherung per Draht, Schäden auch am Vorstagbeschlag (alle Fotos Pollähn)





Leserbrief zum Kranunfall

Liebe Folkesegler,
auch wenn ich mein Schiff (G 294) vor nun mehr als 18 Jahren verkauft habe, lese ich die News immer noch mit großem Vergnügen.

Sehr betrüblich ist der Kranunfall aufgrund des geplatzten Gurtes, erinnert er mich doch an eine Kranepisode des Folkes eines Freundes in Wedel. Schon damals fiel mir auf, dass auch er mit 2 x 1000kg Gurten krante, was gegen jede Regel ist! Jeder Gurt muss für die volle Last ausgelegt sein! Ich frage mich, ob der Hinweis im Artikel, dass Eigner freiwillig auf Gurte mit jeweils 2t Traglast wechseln, nicht zu schwach formuliert ist. Es wäre mE absolut angebracht, wenn ihr darauf verweisen würdet, dass dies Pflicht sein sollte. Möglicherweise fällt das ja auch mal einem Kranbetreiber auf, der das Kranen mit den Gurten verweigert. Wir segeln 5,5m Boote, die wiegen um die 2t. Niemand dort krant mit anderen Gurten als den dafür ausgelegten 2t Gurten.

Ich weiß, dass klingt etwas naseweis, aber ich mache mir Vorwürfe, nicht schon damals auf das Problem hingewiesen zu haben. Aber mit der jetzigen Ausstattung sind weitere Unfälle vorprogrammiert, denn ihr arbeitet weit in die Sicherheitsmarge des Gurtes rein, die jeder Gurt eingebaut hat. Warum Folkeboot Centralen diese Gurte verkauft hat, ist mir schleierhaft. Er kannte doch das Bootsgewicht aus dem Kopf, aber es soll nicht um Schuldzuweisung gehen sondern darum, weitere Unfälle zu vermeiden.

Nochmals Glückwunsch zu eurer tollen Zeitung!

*Eine schöne Saison wünscht
Dr. Lutz v. Meyerinck*

Wir baten die Folkeboat Central um eine Stellungnahme:

Selbstverständlich haben die Gurtsysteme erheblich Sicherheitsreserven, die neuwertig etwa mit Faktor vier angegeben sind (s. EN1492/2). Dies gilt auch für die Gurtsysteme, die früher aus Dänemark vertrieben wurden. Dennoch können Witterung, Alter und die Art der Nutzung diese Belastungswerte negativ beeinflussen. Zudem haben wir in der Folkeboat Centrale festgestellt, dass die Zugkräfte bei der üblichen, diagonalen Nutzung höher liegen, als bei der seinerzeit rechnerisch unterstellten vertikalen Belastung. Hierin liegt auch begründet, dass wir geraume Zeit vor diesem Vorfall auf 2-Tonnen-Gurtsysteme umgestellt hatten.

*Viele Grüße, Ihr Jens Knappe
Folkeboat Central FBC GmbH*

Ein Bericht zur Gothenschild

von Sabine Knegendorf

WARUM?

Warum konnten die Wettfahrten nicht schon am Freitag beginnen? Herrlicher Wind und Sonne! Am Samstag dann Schauerwetter, drehende Winde, Schauerböen, dann wieder stark abflauend. Die Wettfahrtleitung hatte ihre liebe Mühe, die Bahn optimal auszulegen. Deshalb kam es auch zu einigen Wartezeiten zwischen den Wettfahrten. Fazit für Samstag: 3 Wettfahrten mit 3 unterschiedlichen Siegern, weil der Wind oft stark drehte und das Feld während des Rennens neu gemischt wurde. Bei der 2. Wettfahrt kaufte Thomas Metzging noch ein nettes Stück Land, was ihm zum Verhängnis und mit einem 16. Platz bestraft wurde und Schuld daran trug, dass er beim Gesamtsieg nicht mehr mitspielen durfte. Bei der dritten Wettfahrt hatte der Wettfahrtleiter „Piwi“ ein Einsehen und wertete nach dem Vorwindkurs.

Abends gab es ein leckeres türkisches Büfett, Freibier und ein nettes Ambiente mit Blick auf den still ruhenden See, der Wind war schlafen gegangen. Da nur 18 Crews gemeldet hatten, gab es keinen Stau beim Essen- und Getränkefassen.

Die Windvorhersage für Sonntag stimmte: 1–2 Windstärken aus allen Richtungen. Nach der Startverschiebung wurde ein Startversuch unternommen, jedoch bereits nach einer Kreuz wurde abgeschossen. Genau zum richtigen Zeitpunkt, denn an der Luvtonne kam das gesamte Feld fast gleichzeitig an und Karambolagen waren vorhersehbar.

Wir hatten wieder mal Glück, dass unser Verein dicht an der Regattabahn liegt, denn Schleppts wurden nur in Richtung Spandau angeboten. Wir mussten sehen, wie wir nach Hause kamen.

Ergebnis Gothenschild				
1.	GER 730	Stefan Klabunde, Martin Zenker, Martin Weber	5/1/4	10 P.
2.	GER 645	Andreas Blank, Katja Knegendorf, Konrad Sagebiel	11/2/2	15 P.
3.	GER 947	Dimitri und Monika Rempen, Manfred Abendroth	7/3/5	15 P.
4.	GER 1001	Peter Hahn, Christian Guschke, Timo Wanderburg	4/8/6	18 P.
5.	GER 902	Sabine Knegendorf, Harald Schreiber, Christian Fohlert	8/4/7	19 P.
6.	GER 1091	Thomas Metzging, Jürgen Temp, Jürgen Buhtz	1/16/3	20 P.



Flensburger Pokalregatta

von Klaus Kahl



Zum Jahresbeginn kommt die Überlegung: Was bietet uns das Sommerhalbjahr, wenn unsere Boote im nassen Element sind? Da werden Termine abgesteckt und es werden Pläne geschmiedet.

So hat die Saison bereits mit einigen Ranglistenregatten begonnen. Was für ein super Auftakt in

Berlin zum Sessan-Cup! Dann gab es für uns auf der Schlei einen Trainingstag und den Schleipokal.

Dann waren da die charmanten Wassersportler vom Flensburger Segel Club. Und es ist für uns schon Tradition, der Einladung zu den Glücksburger Pokalregatten zu folgen. So kam nun das ganze Prozedere, Mast ziehen, Boot kranen, das Boot auf den Trailer stellen und alles für den Transport zur Flensburger Förde fertig machen. Darin haben wir schon Routine und schauten auf das Programm. Start war auf 12:30 Uhr angesetzt, da konnten wir am Sonnabend frühzeitig aus Schleswig mit dem Gespann „ablegen“ und am frühen Vormittag in Flensburg kranen. Gesagt getan und wir standen als erstes zu kranendes Boot am Hafen des FSC. Der freundliche Hafenmeister Carsten Bultze war sofort zur Stelle und schon schwamm die Caboré in ihrem Element. Ein Liegeplatz war auch schnell ausfindig gemacht und der Blick ging zur Uhr. Wie viel Zeit blieb uns noch bis zum Start? Und stimmt der Trimm für die Wind- und Wasserbedingungen?

Wind? Der Blick ging zum Himmel, doch wo war der Wind? Alles was wahrgenommen wurde, fühlten unsere Hautsensoren eher in der kühlen Temperatur. Wind? Fehlanzeige! Dann schweifte der Blick hinaus zur Förde, wo war die schöne Landschaft? Selbst der nahegelegene Wald war mehr zu erahnen als zu sehen. Nebel zog sich zusammen. Dann jedoch kam die Sonne glücklicherweise zum Vorschein, der Nebel löste sich auf und die Temperatur wurde angenehmer. Die ersten Boote legten ab, doch so richtiges Segelwetter mit ausreichendem Wind war noch nicht vorhanden. So spielt das Leben und durch den Lautsprecher der Wettfahrtleitung vernahmen wir eine Startverschiebung. Das ging bis in den Nachmittag so. Nun schien der Wind an Substanz zu gewinnen und die Regattaleitung schickte die Teilnehmer hinaus zur Bahn. Folkeboote, 505er und 29er waren gemeinsam auf einer Bahn. Diese wurde ausgelegt und abgewartet, ob der Wind für uns reicht. Die Wettfahrtleitung hat sich trotz leichter Brise für die Rückkehr in den Hafen entschieden. Sofort dachte ich: Respekt vor dieser

Entscheidung! Auch wenn alle hungrig auf spannende Wettfahrten waren, doch fairer war wohl der Abbruch. Das sind immer schwierige Entscheidungen und dann bin ich echt froh, nicht zu den Typen auf dem Startboot zu gehören.

Im Hafen gab es viele Gesprächsmöglichkeiten, waren doch die Teilnehmer von nah und fern angereist. Viele leistungsstarke Seglerinnen und Segler waren anzutreffen. So kamen aus Kopenhagen der amtierende Weltmeister Sören Kæstel mit Crew und auch der amtierende schwedische Meister Johnny Jörgensen war mit seiner fröhlichen Crew dabei. Abends wurde in der Gastronomie ein leckeres Essen geboten.

Der Sonntag bescherte uns leichte nördliche und nordöstliche Winde und Sonnenschein. Es reichte zum Segeln, doch die Jollen mussten erst einmal nach Gesamttrückruf mit Black-Flag zur Ordnung gebracht werden. Die Signale wurden am Startschiff sauber gegeben und auch die Bahn lag wie angekündigt. Ich persönlich finde so ein Karree ja nicht so gut, da es für Folkeboote auch eine Art „Straßenbahnfahren“ ist. Es war ein Kompromiss für die drei auf der Bahn befindlichen Klassen. Mit unserem erfahrenen Skipper Joachim Bleifuß und dem neuen Crewmitglied Thomas Scholz fuhren wir die drei Wettfahrten mit folgenden Ergebnissen: 8,7,4. Das reichte dann für einen guten fünften Platz in der Gesamtwertung. Beeindruckend die Leistung vom dänischen Siegerboot mit der Segelnummer DEN 873. Die Crew um Sören Kæstel belegte zwei erste und einen dritten Platz! Da können sich in Eckernförde alle freuen, die am Ranglistentraining teilnehmen, wo Sören als auch Per Jörgensen sein Können und Wissen als Trainer weitergeben. Nicht unerwähnt lassen möchte ich, dass mit Walther Furthmann und Ulf Kipcke weitere erfahrene Steuerleute das Niveau in unserer Klasse sehr hoch halten.

Letztendlich war es rundum eine prima Veranstaltung und ich danke an dieser Stelle allen an der Organisation beteiligten Personen ganz herzlich!

Die siegreichen Mannschaften (unten, Foto Ingvild Buchholz), Sören Kæstel auf Eriks wunderschöner Cirkeline (oben, Hajo Andresen)



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

Tel. 040.328 101-731

www.firmenich-yacht.de



EckDays

von Erika Beyerle

Sonntagabend, tief stehende Sonne, irgendwo auf der Autobahn zwischen Hannover und Kassel. Im Auto kommt die Frage auf, was wir dieses Jahr so Neues gesehen und gelernt haben auf den EckDays und beim Bestentraining dieses Jahr.

Viel!

Vor allem übers Wenden. Und irgendwie auch, dass Theorie und Praxis dann doch wieder auseinander fallen können. Wenn's schnell gehen muss, wenn's drauf ankommt, gilt: „never change a winning system“. Und was ein „winning system“ ist, das ist eben auf jedem Boot anders.

Wir waren auf drei verschiedenen Schiffen dabei und von jedem gibt es unterschiedliches zu berichten, schon allein, wenn es um die Führung der Fockschot geht. Ich merke: ich bin nicht die einzige, die sich dieses Jahr mit der Fockschot auseinandersetzen hatte ... Von den Fockschoten kommt das Gespräch auf Schoten überhaupt – nicht zu dick, nicht zu dünn, nicht zu alt und griffig sollten sie sein ... dann auf laufendes Gut im Allgemeinen. Und dass man sie immer mal austauschen sollte, die verschiedenen Leinen an Bord. Lieber zu früh als zu spät. Nicht lange zuvor war auf dem Bodensee bei der Heimfahrt von der Staader Eichhornregatta einem unserer Boote bei acht Beaufort raumschots die Hahnepot-Leine vom Achterstag gerissen – zum Glück nur unter Fock. Auch eine Leine, die man mal hätte austauschen sollen ...

Ach, apropos, wir haben noch etwas anderes gelernt: „Fuck-up“.

„Wenn wir ein Fuck-up haben“, hat Sönke Durst am Samstag früh zu Gerhard und mir gesagt, „machen wir einfach weiter. Und auf jeden Fall: Wir bleiben Freunde.“ Klingt ganz einfach – und segeln soll schließlich Spaß machen. Aber wenn man so manche Crew auf der Bahn sieht: Die einfachsten Dinge scheinen manchmal die schwierigsten zu sein.

Vier Tage zuvor, Christi Himmelfahrt:

Nachdem wir frühmorgens auf den Parkplatz des SCE gefahren, noch eineinhalb Stunden im Auto „geratzt“ haben und von einem reichhaltigen Frühstück im SCE-Restaurant inklusive Kaffee wieder mit frischer Energie versorgt worden sind, geht es zum Training.

folkboat
THE NEW CLASSIC

ELVSTROM SAILS
DAS RICHTIGE SEGEL FÜR SIE.

for the future

JOHN MAST

HARBECK

Wir haben den passenden Trailer für Ihr Folkeboot!

HAUBOLD YACHTING Scharfe Lanke 47 13595 Berlin
Telefon Nr.: 030 36 28 44 66 Fax Nr.: 030 36 28 44 68
Info@Haubold-Yachting.de www.Haubold-Yachting.de

Kaestel haben auch dieses Jahr für uns ein Programm entwickelt, um ganz bestimmte Fähigkeiten bei den Besten der Rangliste und im freien Training zu testen, zu entwickeln und zu verbessern. Wie gesagt, es ging vor allem ums Wenden, oder in größeren Linien gedacht: Um die Kompetenz, in der Nähe der Luvtonne optimal zu kreuzen. Wenn zwischen einer guten und einer schlechten Wende eine halbe Bootslänge gewonnen oder verloren werden kann, dann, so rechnen uns unsere Trainer vor, macht das auf der Zielkreuz bis zu hundert Meter Haben oder Nichthaben.

Das ist ganz klar ein Argument.

Beim Training wurde ich zu Mieke Kuke und Klaus Kahl aufs Boot vermittelt. Nach ausgiebigen Trimmschlägen geht es darum, in einem von beiden Seiten die Luvtonne ansteuernden, dichten Feld mit den richtigen Wenden an Boden zu gewinnen, dabei nicht zu früh auf die Layline zu gehen. Diese Übung erfordert neben einer guten Wendetechnik auch die Kenntnis der WR 18.3, sowie die Bereitschaft, sie einzuhalten. Und da gibt es in der Tat bei manchen noch Luft nach oben. Es gibt Segler, die versuchen nach wie vor – ganz bewusst – sich an der Luvtonne rein – und alle, die mit Wind von Steuerbord hoch am Wind die Tonne ansteuern, hochzudrücken. Mieke traut seinen Augen kaum, als die GER 334, nachdem sie sich direkt an der Tonne noch reingedrückt hat, uns hochludt und sofort zum Runden ansetzt, wobei sie uns mit ihrem Heck die Scheuerleiste eindrückt – in einer Trainingswettfahrt wirklich unnötig.

Zu Beginn haben wir noch den Schwell vom Tag zuvor, an dem die Förde voller weißer Gischt gewesen sein muss. Doch im Lauf des Tages lassen erst der Wind und dann auch die Wellen etwas nach. Als nach mehreren Stunden intensiven Trainings noch das „Hafenrace“ startet, sagt Mieke mit der Souveränität, die man nur haben kann, wenn man auf dem Folkeboot schon (fast) alles gewonnen hat: „Das machen wir jetzt nicht mit“.

Wir suchen uns lieber mal einen Liegeplatz fürs Boot – denn gestartet waren wir direkt von unter'm Kran weg. Die praktischen Dinge sind auch wichtig ...

Der Abend bei Schaarschmidts wird wieder ein voller Erfolg. Das Licht, der schöne Garten, die Stimmung, die gemütliche Kate ... und alle Segler sind da. Später erzählt uns Perdita, Sören und Per hätten sich so wohl gefühlt, dass sie auch noch an der Bar saßen, als um sie herum schon aufgeräumt wurde.

Der nächste Trainingstag startet mit einer Theorieeinheit und anschließend gehen alle Segler auf eine gemeinsame Bahn: Die Bestengruppe und die freie Trainingsgruppe. Wir bekommen die Aufgabe, gruppenweise jeweils von einem Ende einer überlangen Startlinie zu starten – und wer von links starten muss, der muss sich natürlich mit klugen Wenden quer durchs Feld kämpfen, um gut bis zur Tonne zu kommen. Anwenden, was wir gestern gelernt haben. Den Plan umsetzen und gleichzeitig auf andere Schiffe reagieren. Es ist eng, wirklich. Und auch wenn es ein Erfahrungswert sein mag, dass von links anzusteuern und sich eine Lücke zu suchen oft schneller ist – dieser Tag zeigt auch: Wenn das Gedränge groß ist, gehen die Leute eben doch lieber zu früh auf die Layline als zu spät.

Samstag, erster Regattatag. Gerhard und ich sind zum zweiten



Mal bei Sönke Durst an Bord. Außer den nötigen Dingen zum Segeln – Sherry, zu Essen und zu Trinken, Ölzeug – bleiben nur ein Ersatz-Fockbaum und eine zweite Fock an Bord. „Falls wir ein Fuck-up haben.“

Beim Auftakeln und nachdem es letztes Jahr so gut lief, scheint irgendwie in der Luft zu liegen, dass alles klar ist. Aber dann zeigt sich auf der ersten Kreuz, dass wir beim Einsegeln lieber mal die eine oder andere Probewende gefahren hätten – die Umstellung auf über Kreuz aufs Kajütdach geführte Schoten führt bei mir am Anfang immer wieder zu typischen Fehlleistungen zwischen rechter und linker Gehirnhälfte. Es ist doch wieder ein Jahr her, dass ich das zum letzten Mal so gemacht habe. Was mich besonders ärgert: Es passiert mir ausgerechnet knapp vorm Ziel, als wir noch einen Platz holen wollen mit einer Wende. Später produziere ich noch einen Überläufer auf der Wensch, den wir nur mit vereinten Kräften wieder rauskriegen und auf den letzten Schlag des Tages sind meine Handschuhe so nass, dass mir die Schoten einfach durchrutschen ...

Doch es sind nicht nur die Wenden, die nicht so richtig glücklich laufen – wir haben auch das eine oder andere Mal die drehenden Winde von der falschen Seite erwischt. Regattaerfolg ist eben immer ein Gesamtergebnis.

Der Sonntag bringt dann völlig andere Bedingungen: Leichtwind und eine ordentliche Strömung. Der Start und die erste Kreuz laufen noch unter passablen Bedingungen, die erste Downwind-Strecke dann schon psychologisch ungünstig gegen die Strömung. Da hört man schon den einen oder anderen Ruf: „Abschießen“. Und die zweite Kreuz – bei Bahnabkürzung schon die Zielkreuz – ist nur noch ein Dahinschleichen, wobei man gar nicht mehr so genau sagen kann: Wie sehr treiben wir, wie sehr fahren wir ...

Zu unserer großen Überraschung scheint die Wettfahrtleitung die Hoffnung noch nicht aufgegeben zu haben, noch einen Lauf durchzubringen. Wir Segler können es nicht recht glauben und überlegen schon, ob wir einfach Fakten schaffen sollen. Doch als das halbe Feld sich dann doch nochmal auf dem Weg zur Startlinie gemacht hat, kommt der Abbruch.

Nach der Siegerehrung machen wir uns zügig wieder auf den Heimweg, denn morgen

müssen wir alle wieder arbeiten – und dazwischen liegen noch über 900 Kilometer.

Aber wir kommen ja bald wieder – die Deutsche Meisterschaft ruft!

Bis dahin eine schöne Saison Euch allen, ganz herzlichen Dank (in der Reihenfolge ihres Auftretens) an Fritz und Perdita Schaar-schmidt für die Organisation des Rahmenprogramms und die Gastfreundschaft bei euch zu Hause, sowie an Mieke Kuke und Sönke Durst für einen Platz auf euren Schiffen, und natürlich alle anderen Organisatoren, Schiffseigner und Gastgeber, die mitgeholfen haben, dass die EckDays wieder eine super Veranstaltung waren dieses Jahr.

So bleibt die Flottenfreundschaft zwischen Bodensee und Eckern-förde sicher noch lange lebendig!

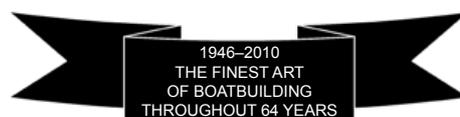
DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT-MØLLER



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



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



Trudelmauspokal

von Bernd Ehler, GER 800 Charlotte

„Ist das Kristina?“, fragen mich meine dänischen Bootsnachbarn, als ich am Freitagabend meine Charlotte in Laboe festmache: „Hmm, ja, das Boot von Hendrik ... Reese, Sørensen?“ Neben mir liegen Andreas, Bent Malleumuk und Ole, machen ihr Boot fertig und fachsimpeln: „Jaja, Brandt-Møller, 81 sagst Du? Ja, und Goldpokal oder?“ Genau, meine Charlotte hat damals mit dem schönen Namen Kristina und geführt von Hendrik Sørensen den Goldpokal gewonnen, 1983 war das. Großartig, was die Jungs noch alles wissen. Ich weiß es aus der beinahe lückenlos gefüllten Folkebåds Databasen (<http://base.folkebaadsdatabasen.dk>).

Am Samstag dann zeigt Charlotte wieder, was in ihr steckt. Sie macht es mir schon immer leicht, sie bei wenig Wind und Welle in Schwung zu halten. Dazu starten wir gut, finden freien Wind und halten unsere Position im Feld. Das fühlt sich alles gut an und gelingt viel besser als noch in Eckernförde. Allerdings sind da leichte Speed-Defizite, vor allem vor dem Wind. Kong Fus macht es vor, Eric Köster düpiert uns regelrecht und mehrfach vor dem Wind. Da haben wir uns was abgeschaut, er spitz nämlich ein winziges kleines bisschen an. Bei diesen Bedingungen mit viel Welle bekommen wir dadurch ein wenig mehr Druck in den Segeln.

Und da gibt es auch noch das Startschiff, das mir heimtückisch vor den Bug springt, und zwar so: Wie so häufig ist es auf dieser Bahn rechts gut, vor allem bei südsetzendem Strom und leichtem Wind. Also wollen wir am Startschiff gleich rechts abbiegen. Doch ich verschätzte mich, werde abgeklemmt und schaffe weder, den Bug

unter das Schiff zu drücken, noch wegzuwenden. Der Strom drückt uns drauf. Nach unendlich lange dauerndem Weg zur Startlinie, Entlastung wegen der Berührung und einer Startkreuz ohne Möglichkeiten, müssen wir uns nach der Luvtonne keine Gedanken mehr über Abdeckung machen und können uns die Windfelder frei aussuchen, hinter uns ist keiner mehr. Die abends notwendige Bitte um Entschuldigung beim Eigner des Startschiffs bringt die schöne Gelegenheit zum Fachsimpeln mit der Wettfahrtleitung. Es lohnt sich auch mal deren Gedanken und Entscheidungen zum Geschehen auf der Bahn zu hören.

Am Sonntag ist noch weniger Wind und auch weniger Welle. Wir starten gut, aber ich plane das Anfahren der ersten Luvtonne völlig falsch. Der Fehler passiert schon beim Setzen der Wende auf Backbordbug zum Annähern an die Luvtonne, viel zu spät, zu nah an der Layline bei diesem leichten Wind. Dazu Strom, Linksdreher, hochstehende Boote im Weg, alles keine Ausreden. Wir

Wunderschönes Frühsommerwetter plus Wenig Wind, viel Welle und Strom. Renny zeigt hier deutlich wie es am Samstag zu Kehr ging (rechts). Namensgeberin Trudelmaus mit Jo Weidinger war natürlich auch mit dabei. (links, alle Fotos Carlsdotter)





segeln erneut weit hinten und starten die Aufholjagd. Denn heute sind wir richtig schnell, auch vor dem Wind. Es gelingt uns, bis auf den fünften Platz vorzufahren. Das Vertrauen in das eigene Können, die richtigen Entscheidungen und gute Tonnenrundungen sind plötzlich wieder da. Wir machen das gleiche dann im zweiten Rennen nochmal, Fehler Startkreuz, erst mal ganz nach hinten und wieder nach vorn. Hat Spaß gemacht.

Das Anfahren der Luvtonne machen uns Andreas, Bent und Ole in bester Manier vor. Sie gehen jeweils früher nach links, kommen mit freiem Wind durch und sind weg, und rasend schnell sind die drei heute auch, so dass sie mit zwei ersten das Ding gewinnen. Und ich frage mich, ob vielleicht jemand noch weiß, welche Bedingungen 1983 beim Goldpokal waren. Führt Charlotte tatsächlich nur bei wenig Wind?



Mehr als nur Segel- und Regattatraining

Bericht vom Offenen und Ranglistentraining im SCE in Eckernförde, Mai 2014, von Johannes Thaysen

Bei besten Wind- und Wetterbedingungen folgten 7 Boote für das Offene Training und 10 Boote für das Ranglisten-Training der Einladung der DFV nach Eckernförde. Schon traditionell groß ist die Segler-Gruppe vom Bodensee. Insgesamt waren 6 SeglerInnen angereist, um zu trainieren. Dank der guten Vorbereitung des Flottenchefs Fritz und der optimalen Bedingungen im SCE fühlten sich alle Teilnehmer gleich pudelwohl: Super Liegeplätze, perfektes Aus- und Einkranen der Boote und gute Räumlichkeiten für die Treffen und Besprechungen bis hin zur Verköstigung von Speisen und Getränken. Auch die Erhebung des Startgeldes wurde akzeptiert: Was nichts kostet, ist nichts wert!

Als Trainer konnte Sönke wieder Thomas Kruse, Per Jörgensen und Sören Kaestel gewinnen. Während die Theorie gemeinsam abgehalten wurde, erfolgte das praktische Üben der Manöver (Angleichen, Speedvergleiche, Startübungen, Tonnenrundungen, u.v.m.) am ersten Tag getrennt. Am zweiten Trainingstag übten beide Gruppen gemeinsam das Regattasegeln vom Start bis ins Ziel. Anhand von Standbildern und Videoaufnahmen wurden die Manöver und Wettfahrten aller Teilnehmer dokumentiert und anschließend ausgewertet. Jeder Teilnehmer bekam diese Aufnahmen anschließend in einer Dropbox zur Verfügung gestellt.

Insgesamt stimmte im SCE einfach alles. Die Location ist einfach für derartige Veranstaltungen perfekt. Ein großer Dank daher an Fritz und den SCE. Unsere Entscheidung, das DFV Training dauerhaft an den SCE zu legen, war richtig. Und an die zukünftigen Teilnehmer der nächsten Jahre: Kommt in Scharen, ihr werdet es nicht bereuen!

Schleswiger Stadthafen, die Perle am Ende der Schlei



- * Segeln auf einem der schönsten Segelreviere Deutschlands
- * direkt im Stadtzentrum
- * modernste Hafenausstattung
- * maritime Küche in Restaurants und Bistros direkt am Hafen

SCHLESWIGER **STADTHAFEN**

Am Hafen 5 · 24837 Schleswig
Tel. (04621) 801-450 (Hafenmeister)
hafen@schleswiger-stadtwerke.de



Gemeinsam was bewegen. www.schleswiger-stadtwerke.de



Meersburg kann auch anders!

Meersburger Pokalregatta am 14. und 15. Juni am Bodensee, von Erika Beyerle

Letzte Woche bei der Pfingstausfahrt der Flotte Bodensee sind wir noch in der Flaute verhungert (siehe Flottentalk). Isolde meinte optimistisch: „Jetzt haben wir die stabilen Hochwetterlagen fürs erste mal erledigt, das ist doch ein gutes Zeichen für Meersburg.“ Ich war ja skeptisch, ehrlich gesagt. An diese Logik hat sich unser Wettergott noch nie gehalten ... Doch Isolde hat recht behalten.

Am Samstag kamen wir erwartungsvoll an bei einer Wettervorhersage, die zwei bis drei Beaufort voraussagte. Das erste Ankündigungssignal ging zwar wie in der Ausschreibung um 12:30 Uhr hoch — aber vor dem Startschuss wurde nochmal verschoben. Zu recht, wie sich herausgestellt hat. Wir wären wohl nur bis zur ersten Tonne gekommen. Dann mussten die 14 angetretenen Boote noch eine ganze Weile lang versuchen, diverse Kurse rund ums Startschiff zu finden, mit denen man in der Pflicht möglichst schattig sitzen konnte. Insgeheim dachte wohl schon mancher ein wenig deprimiert: „Ach, es hätte so schön sein können...“

Aber dann wurde es noch schön. Die Front, die unsere Wettfahrtsleiterin Sophie Geiger in der Steuermannsbesprechung nach Auskunft des deutschen Wetterdiensts erwartet hatte, kam auch. Und obwohl der Wind stabil stand, wurde die erste Wettfahrt verkürzt gefahren. Weil, wie wir später erfuhren, der Anker vom Startschiff nicht hielt und das Startschiff im Begriff war: „rückwärts über den Seegrund bis hinter die Leetonne hinaus zu schleifen“. Ja, wenn ein Vor-Anker und 300m Leine für ein stabiles Ankern nicht ausreichen, dann muss es geographisch schon am Rande des Überlinger Sees sein. (Dort zapft die Bodenseewasserversorgung aus großer Tiefe das Trinkwasser für halb Baden-Württemberg.)

Als der Kurs dann einmal stabil lag, konnten wir noch drei Wettfahrten in voller Länge durchführen, die ein interessantes „Gewürfel“ aus Ergebnissen hervorbrachten: Viele unerwartete OCS, ein ZFP, ein DNS ... Am Ende gab es ein paar lange Gesichter und auch unerwartete Freude – aber überrascht waren wir wohl alle. Und da der Wind für Sonntag noch besser angesagt war, gingen viele mit der Erwartung: „da ist noch viel drin“ am Sonntag auf die Bahn.

Sonntag dann: Erster Start bei 4 Beaufort, Böen 5. Ein bisschen anders als gestern, Dreher und Böen machten den Kurs durchaus anspruchsvoll. Schläge in die falsche Richtung konnten schnell mal so richtig falsch werden. Diejenigen Teams, die nur zu zweit unterwegs waren, hatten vor allem an den Tonnen alle Hände voll zu tun. Und diesmal starteten alle ein bisschen disziplinierter als



am Tag vorher, denn die meisten hatten ihren Streicher ja schon eingefahren. Nach zwei Wettfahrten liefen wir, was die Ergebnisse anging, wiederum etwas „orientierungslos“ in den Hafen. Bei manchen Regatten kann man das ja ganz gut vorhersagen, wer auf welchem Platz landet, aber dieses Mal war es wegen der höchst unterschiedlichen Platzierungen nicht einfach. Nur bei einer Platzierung musste man kein Hellseher sein: Gerhard Kunze und Uli Ober haben nach Staad auch dieses Mal eindrucksvoll gezeigt, dass sie schnell und taktisch solide segeln und deshalb mit großem Punkte-Vorsprung (1, 1, (15 ocs), 1, 2, 3) auf den ersten Platz führen. Zweiter wurden Martin Graf und (2, 4, 1, 5, 4, (8)), Dritter Rainer und Liane Willibald und Alois Weiermann (3, (15 dns), 15 ocs, 2, 1, 2). So wird uns diese Meersburger Regatta – an der wir das volle, in der Ausschreibung verkündete, Programm bei besten Bedingungen absolviert haben – als ein Beispiel dafür in Erinnerung bleiben, dass Meersburg auch mit anderem Programm ablaufen kann als „Baden und Saufen“!

Herzlichen Dank an den Yachtclub Meersburg, an das Team um Wettfahrtsleiterin Sophie Geiger für eine gelungene Ausrichtung!



Glückliche Sieger, schöne Preise, Fotos Frieder Geiger, Fabian Bach





Rekordbeteiligung und 4 Wettfahrten

Internationale Eichhornregatta beim Segler Verein Staad

Knapp vierzig Boote hatten zur Ranglistenregatta der Drachen, Nordischen Folkeboote und Trias am Wochenende gemeldet. Ein Ergebnis, über das Wettfahrtsleiter Jürgen Birkle sich angesichts schwindender Teilnehmerzahlen in anderen Einheitsklassen besonders freute. Die Drachenklasse feiert dieses Jahr überdies ihr 85jähriges Jubiläum, was der Veranstaltung zusätzlich einen feierlichen Rahmen verlieh.

Am Samstag war ein Start bei der durch die Ranglistenordnung geforderten Mindestwindgeschwindigkeit von 4 Knoten zunächst nicht möglich, später stabilisierte sich eine leichte Brise, so dass die erste Wettfahrt bei Leichtwind aus östlichen Richtungen verkürzt wurde. Anschließend drehte der Wind auf West und frischte auf drei bis vier Beaufort auf, so dass die zweite Wettfahrt unter hervorragenden Bedingungen laufen konnte. Die dritte Wettfahrt



Der Starkwind kam früher als gedacht, anspruchsvolle Regatten vor Konstanz. Fotos Rainer Knappmeier.



des Tages erwischte dann aber die Abendflaute und musste abgebrochen werden.

Für den Sonntag war eine Front aus West angekündigt, die bis Mittag Böen bis zu sieben Beauforts bringen sollte. Deshalb gingen die Boote früh auf die Bahn, auf den ersten Start um 9:30 Uhr folgte wiederum eine Wettfahrt bei besten Bedingungen. Weil der Wind dann früher zunahm als angekündigt, wurde die zweite Tageswettfahrt bei Starkwind so anspruchsvoll, dass das Feld gar nicht mehr vollständig an den Start ging. Diesen Umständen trug die Wettfahrtsleitung Rechnung, indem sie keine dritte Wettfahrt mehr durchführte.

Es siegte bei den Folkebooten Gerhard Kunze (GER 461) vom Seglerverein Purren, gefolgt von Claudius Schlumberger (GER 995) vom Lindauer Seglerclub.

2. Vorsitzende(r) und Fahrtenbeauftragte(r) gesucht!

Der Vorstand der DFV sucht zur nächsten JHV am 29. November 2014 folgende Positionen:



Fahrtenbeauftragte(r)

Diese Person ist optimalerweise selber Folkeboot-Fahrtensegler(in) und ist in der Fahrtenseglerzene einschlägig verwurzelt. Sie kümmert sich um die Angelegenheit dieser Gruppe, berät sie und bringt deren Interessen in die Vorstandssitzungen ein. Sie eruiert die speziellen Interessen dieser Gruppe, organisiert z.B. Fahrtentreffen oder Geschwaderfahrten und berichtet über die Fahrtensegleraktivitäten in der FN bzw. im Internet.

Diese Person sollte bereit sein, an 3–4 Vorstandssitzungen im Jahr teilzunehmen und im Team des Vorstandes sich an den aktuellen Themen der DFV zu beteiligen. Sie sollte Folkeboot-Segler(in) sein.

Die BewerberInnen stellen sich persönlich der JHV vor und werden von dieser gewählt.

2. Vorsitzende(r)

Diese Person vertritt in allen Bereichen den 1. Vorsitzenden, wenn dieser verhindert sein sollte. Dazu gehören insbesondere repräsentative Termine (Einladungen zu Messeauftritten, Regattaeröffnungen, etc. p.p.) oder die Wahrnehmung von familiären Terminen der Mitglieder.

Diese Person sollte bereit sein, an 3–4 Vorstandssitzungen im Jahr teilzunehmen und im Team des Vorstandes sich an den aktuellen Themen der DFV zu beteiligen. Sie sollte Folkeboot-Segler(in) sein.

Die Position der(s) 2. Vorsitzende(n) ist ein idealer Einstieg in die DFV-Arbeit.

Johannes Thaysen

Johannes Thaysen



Persönliche Geschichte: Wie ich zum Folkeboot kam

von Romie und Klö

So wie viele junge Männer für einen Porsche schwärmen, finden auch einige Jungsegler einen Drachen oder ein Starboot ganz toll. So ging es Klö auch. Wahrscheinlich wäre alles ganz anders gekommen, wenn ich nicht rechtzeitig gesagt hätte: „Auf ein Starboot bekommst du mich nicht drauf!“

Als aber unser Clubkamerad Helmut Bigalke damals 1965 mit seinem nagelneuen Lindbau *Prins Hamlet* FG 202 am Stößensee auftauchte, war es um uns geschehen. So ein Boot mussten wir auch haben! Ein Neubau kam natürlich nicht infrage, das gab der Etat einer jungen Ehe nicht her. Also hieß es SPAREN!

Endlich, 1968, begannen wir uns vorsichtig auf dem Gebrauchbootmarkt nach einem (finanziell) passenden Folkeboot umzusehen. Weil in Deutschland aber nichts zu finden war, richteten wir unseren Blick nach Norden, nach Dänemark.

Als uns Henning Olsen aus Kerteminde dann seine *Skot* FD 427, ein 3 Jahre altes Lindboot, anbot, fuhren wir bei nächster Gelegenheit voller Erwartungen nach Dänemark. Da lag sie nun, strahlend rote Außenhaut, weißes Unterwasserschiff, ein wunderschönes Folkeboot von Meister Lind aus Middelfart. Wir waren sofort verliebt, schlugen sogleich zu und holten unser Schiff im September 1968

über die Ostsee bis Travemünde und dann im Schlepp über Kanal, Elbe und Havel nach Berlin an den Stößensee. Wir waren sehr stolz!

Der Voreigner wollte sein neues Boot wieder Skot nennen und so mussten wir uns einen neuen Namen ausdenken. Da die Bootsfarben den dänischen Nationalfarben entsprachen, dachten wir sofort an die Werbung für die rot-weiße dänische Butterkuh *KAROLINE* mit dem Slogan: „Prima, Prima aus Dänemark“. Eine weitere Beziehung ergab sich zu unserem SVSt-Vereinsstander mit dem roten *KARO* auf weißem Grund.

Der Name *KAROLINE* war geboren! Wir bekamen vom DSV die Segelnummer FG 260 zugeteilt.

Inzwischen, jetzt 2014, segeln wir unsere dritte *Karoline* F GER 560, ein GFK-Schiff mit Holzaufbau, natürlich immer noch rot-weiß und von Thorkild Lind in Middelfart ausgebaut, übrigens eine seiner letzten Arbeiten.

Dass wir sofort, noch 1968, Mitglied in der DFV wurden, war eigentlich Ehrensache. Noch heute bewahren wir das Begrüßungsschreiben vom damaligen DFV-Vorsitzenden Bruno Kroll auf, in dem er uns als erste Berliner in der DFV begrüßte.

Rezept: Pfannbrot

Pfannbrot schmeckt warm am besten und kann mit Allerlei, zum Beispiel Kräuterquark oder Obstmus, serviert werden. Wer sein Pfannbrot noch mehr abrunden möchte, kann Kräuter wie z.B. Rosmarin oder Thymian in den Teig hinzugeben, oder während des Bratens mit einer Scheibe Käse oder Wurst verfeinern. Auch zum Frühstück ist es eine sehr leckere Alternative, schmeckt herrlich mit Marmelade.

Zutaten und Zubereitung:

250g Mehl	½ TL Salz
1½ EL Öl	150ml Wasser
½ Tüte Trockenhefe	Große Schüssel
Pfanne	

Zuerst das Mehl mit dem Salz in einer großen Schüssel vermengen, anschließend eine Mulde hineindrücken und die Hefe und das Öl hineingeben. Nun wird langsam nach und nach lauwarmes Wasser untergerührt oder mit den Händen Mehl in die Mulde nachgestrichen. Anschließend alles zu einem Teig kneten und an einem windgeschützten, warmen Ort ca. 20min ruhen lassen.

Nach der Ruhezeit noch einmal kräftig durchkneten und den Teig in gleich große Stücke teilen. (Im Schnitt kommen 10 Stücke dabei heraus.) Aus den Stücken Kugeln formen und mit den Handflächen zu Fladen drücken. Fladen in einer, am besten beschichteten Pfanne mit erhitztem Öl von beiden Seiten goldbraun braten.

YOUR GOALS – OUR SAILS





**DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER**

SEGELMACHER
Doyle Raudaschl Nautic GmbH & Co. KG
A-5360 St. Wolfgang am See, Ried 155
Telefon: 0043 (0) 6138 2333
Telefax: 0043 (0) 6138 3053 40
sails@raudaschl.co.at, www.raudaschl.co.at



**CHOOSE
YOUR
WEAPON
WISELY**

ONE DESIGN SEGEL
erfordern eine Entwicklung, die nie zu Ende ist. Designs werden ständig überdacht, neue Techniken werden getestet, im eigenen Tuchlabor überprüfen wir selbst welche Tücher sich eignen.
Mit den besten Seglern verschiedener Klassen werden Änderungen abgesprochen, Leistung und Eigenschaften der Segel optimiert. Das Feedback auf Änderungen wird analysiert.
EIN AUFWAND DER SICH DIE LETZTEN 40 JAHRE GELOHNT HAT.
Olympische Medaillen, Weltmeistertitel, Europameistertitel und nationale Meisterschaften sind Zeugnis für Qualität.



F – GER 1100 Bly Viol

von Jan Hinnerk Alberti

Manchmal kommt es anders, als man denkt.

Die Entscheidung war gefallen: Es wird ein Folkeboot! Die Gründe müssen an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden – jede Leserin und jeder Leser wird sicherlich seine ganz eigenen Sympathien für unsere Bootsklasse haben. Also soweit alles klar.

Der Bootsname war auch schon ins Auge gefasst, er sollte richtig schön skandinavisch und persönlich sein, und vor meinem inneren Auge hatte ich schon die Flaggen über Topp und Takel zur Taufe gesetzt. Immer einen Plan haben – das ist mein Ding ;-).

Und dann suchten wir eine Weile. Und unsere Suche führte uns schließlich nach Apenrade in Dänemark. Ha! – Ein Folkeboot aus Dänemark – Nach einigen sehr schönen und auch einigen frustreichen Besichtigungsterminen in Schleswig-Holstein, die allemal einige Erfahrungen und eine Schärfung „unserer Zielgruppe“ mit sich brachten, sah die Sache diesmal schon wieder etwas blumiger aus – im wahrsten Sinne des Wortes. Aber dazu gleich mehr.

Der Metallhändler, mit dem wir ins Gespräch kamen, hatte sein Boot selber in Auftrag gegeben, in Kerteminde. Er handelte zu dieser Zeit mit Blei und das Boot bekam daher ein bleigraues/hellgraues Deck. Vielleicht war ihm Grau allein etwas zu trist? Er entschied, dem Boot auch etwas Seele und Farbe mitzugeben. (Seine genauen Beweggründe kennen wir natürlich nicht, aber wir erdenken uns diesen Teil.) In der Wasserlinie kam ein grüner Streifen dazu. Das gesamte Tauwerk ist einheitlich ebenfalls in Grün gehalten – was bei wechselnden Mitseglern regelmäßig zur Verzweiflung führt – und als Name wurde ebenfalls etwas Grünes gewählt – rein pflanzlich gesehen:

Bly Viol bedeutet auf Deutsch wörtlich übersetzt Blei-Veilchen.



*Bly Viol – Mauerblümchen – F GER 1100 ex F DEN 1111
(Foto C. Alberti)*

Wir saßen in Apenrade auf einem Folke in einer Lagerhalle. Aber trotz einer Staubschicht, die der Aussage des Eigners, das Boot sei in den letzten Jahren kaum bewegt worden, einiges an Glaubwürdigkeit verlieh, konnten wir keinen gravierenden Fehler finden. Und die Segelnummer war eine Wucht: F DEN 1111.

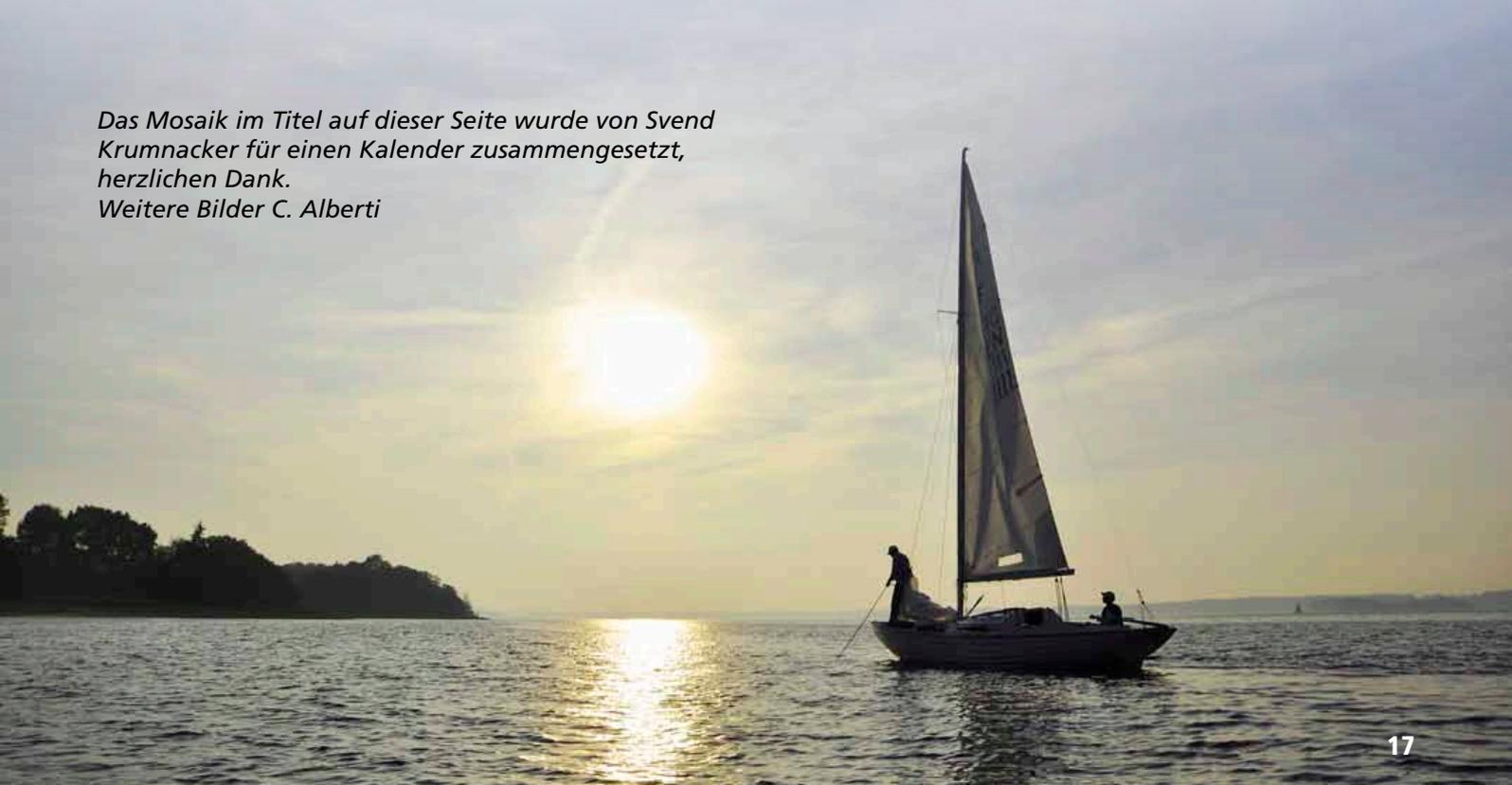
Noch am selben Abend wurde ein Vorvertrag gemacht (So gar nicht meine Art!) und wir wurden uns handelseinig. Bis heute haben wir die Entscheidung nicht bereut. Und die übertragene Bedeutung von Bly Viol ist Mauerblümchen.

Wir warfen meinen Plan über den Haufen. Die Story war sauber, das war eindeutig. Und ein Boot umbenennen bringt vielleicht sowieso Unglück, wer weiß? Der Name bleibt! Und skandinavisch ist er ja wohl eindeutig. Und persönlich auch. Basta!

Leider haben wir die Segelnummer nicht behalten. Aber unsere gefällt uns auch. Wir sind Bly Viol – Mauerblümchen – F GER 1100. Vielen Dank nach Apenrade! Wir sehen uns.

Das Mosaik im Titel auf dieser Seite wurde von Svend Krumnacker für einen Kalender zusammengesetzt, herzlichen Dank.

Weitere Bilder C. Alberti





Sommerreise mit Muu

Von Jan Reichert, Blog folkebootmuu.com

Auf dem Weg nach Schweden.

Wir hatten uns viel vorgenommen: Muu schon im Mai nach Karlskrona bringen, dort drei Wochen segeln und sie anschließend wieder nach Hause segeln. Eingeplant für die Überführungen waren jeweils 5 Tage – ein straffer Zeitplan also. Und der Versuch, was mit einem Folke zu zweit zu schaffen ist.

Gestartet sind wir dann am 7. Mai morgens um 02.00 Uhr (bei sehr kühlen Temperaturen) in Richtung Gedser. Die rund 65 Meilen sollten bei leichtem Wind bis zur Dunkelheit zu schaffen sein. Waren sie auch – allerdings fast komplett unter Motor. Dafür entschädigte uns das Wetter mit Sonne und fast erträglichen Temperaturen.

Der nächste Morgen sah uns hoffnungsvoll auf eine geruhsame Überfahrt nach Ystad. Zunächst mussten aber die verbrauchten Benzinvorräte nachgebunkert werden. Gegen Mittag starteten wir



dann mit der Vorhersage auf zunächst SO 3, später Südwest drehend – ideale Bedingungen also. Wie so oft kam es aber anders, als erwartet: Wind = 0.

Außerdem gab es noch ein Naturschauspiel, als zwei unterschiedliche Luftschichten sich zu mischen begannen. Der Wind aber kam nicht wieder. Was kam, war Nebel. Erst in einzelnen Bänken, dann aber immer dichter. Den Kurs haben wir daraufhin Richtung Klintholm geändert, um aus den Dampferrouden raus zu kommen und schlimmstenfalls auf Mön besseres Wetter abzuwarten.

Ein gespenstisches Schauspiel, wenn am Horizont – über dem Nebel – ein Leuchtturm seinen Finger über den Himmel wischen lässt.

Am frühen Morgen wurde das Wetter etwas sichtiger und wir entschlossen uns, nach Rödvig in der Köge Bucht weiterzulaufen. Dort holten wir uns den verdienten Schlaf und warteten auf bessere Sicht.

Schon jetzt war absehbar, dass Karlskrona noch zu weit entfernt war. Außerdem machte der Schlafmangel weitere Gewaltschläge unmöglich. Also Ystad.

Am Nachmittag des gleichen Tages setzte endlich der versprochene Westwind ein – und wir waren auf dem Weg nach Gislävsläge. Herrliches Segeln.

Die Begrüßung dort war unglaublich: Es standen Michel aus Lönneberga, Pipi und weitere Figuren am Steg und dirigierten uns in die richtige Box, nicht ohne anschließend wortreich darauf hinzuweisen, dass wir uns gleich im Club zu melden hätten! Dort ging es feucht-fröhlich mit Kaffee mit Schuss (und was für einer!) und Kuchen weiter: Wärmer kann kein Empfang sein!

Der nächste Tag sah uns (mal wieder) unter Motor, unterwegs nach Ystad. Hier endete der erste Teil der Überführung. Die Arbeit rief und wir mussten nach Hause. Muu blieb in guter Obhut des rührend besorgten Hafenmeisters in Schweden.



Der zweite Teil folgte erst im Juli. Einen schönen Segeltag – genau 22 Stunden – konnten wir uns vor dem Urlaub noch genehmigen, verbunden mit einem Kurzurlaub des 2. Crewteils. Sonst hätte sich die Anreise nicht gelohnt.

Und endlich hatten wir mal richtigen Wind! Zwar war die Nacht mit 1–2 Windstärken wieder sehr ruhig dafür hatten wir mit West 4–5 am nächsten Tag das perfekte Segelwetter. Und der Motor lief nur zum An- und Ablegen!

Fazit des ersten Teils: Wenn wir gekonnt hätten, zeitlich, wären wir auch noch wesentlich weiter gekommen. Und: Mit einem Folkeboot kann man alle schönen Ziele der Ostsee erreichen. Denn eines ist klar: Die Schären um Karlskrona gehören zum Schönsten, was man in ein paar Tagesreisen von der deutschen Küste aus erreichen kann!

Auf dem Rückweg

Nachdem wir drei Wochen das wunderschöne Revier rund um Karlskrona erkundet haben (siehe Blog-Einträge aus Juli und August 2013), blieb Muu noch 6 Wochen beim rührigen Hafenmeister im City-Hafen liegen, ein sehr entspannter Zeitgenosse, der beim Preis auch immer mit sich reden lässt!

Am 06. September kamen wir morgens mit dem Leihwagen in Karlskrona an, den wir, sehr abenteuerlich, im Bahnhofskiosk zurückgaben. Dann noch schnell Proviant verstaut und los ging es Richtung Ystad. Das Wetter meinte es extrem gut mit uns: O–SO 4–5, etwas zunehmend, einfach perfektes Raumschotsegeln!

Nach nur 15 Stunden waren die ersten 85sm dieser Überführung geschafft, viel schneller, als wir uns haben träumen lassen! Zwischenzeitlich hatte der Wind so weit zugenommen, dass wir das Groß sehr offen fahren mussten – Nachts kann so etwas schon fast unheimlich sein!

In Ystad haben wir am nächsten Morgen den genialen Schiffsausrüster (www.tackel.se) aufgesucht. Wer die Atmosphäre bei Toplicht liebt, wird hier nie mehr gehen wollen: Die gleichen Produkte, wie Toplicht sie führt, ergänzt mit alten Pretiosen und Schätzen, die es nirgends mehr zu kaufen gibt, und das Ganze ein einem lebenswerten Chaos, einfach unbeschreiblich! Wenn man hier sucht – lange sucht – findet man alles!

Anschließend ging es weiter nach Gedser – dieses Mal rund 88sm. Wieder war der Wind perfekt: Ost 5, etwas zunehmend. Waren wir in der letzten Nacht noch alleine unterwegs, bis auf zwei weit entfernte Fischer waren keine Schiffe zu sehen, war dieses Mal richtig viel Verkehr. Die ganze Nacht waren die Arbeitsschiffe nördlich Rügens in den neuen Windenergiefeldern zu sehen und zusätzlich alle Schiffe, die durch die Kadettrinne liefen, ein nicht enden wollendes Band an Lichtern.

Mit der ersten Dämmerung liefen wir am frühen Morgen in die Einfahrt nach Gedser und um halb sieben waren wir fest – 88sm in 15 Stunden! Wir hätten auch unseren verdienten Schlaf bekommen, wenn nicht eine übereifrige Hafenmeistergehilfin der Meinung gewesen wäre, dass wir (trotz Ankunft nach 06.00 Uhr morgens) für die 4 Stunden Aufenthalt die vollen Liegegebühren von 100 Dkr hätten zahlen sollen ... Das hat uns dann, nachdem uns in Ystad mit Blick auf „das schöne Holzfolkeboot“ die Hafengebühren für die paar Stunden erlassen und eine warme Dusche geschenkt worden war, auf einen Ankerplatz vor der Hafeneinfahrt vertrieben.

Der letzte Teil unseres Törns konnte kein Traumwetter mehr bieten, eher grau war es. Pünktlich, querab von Staberhuk, drehte der Wind über Süd auf Südwest genau auf die Nase. So zog sich der letzte Teil und wir kamen doch erst im Dunklen in Großenbrode an.

Den großen Durst haben wir dann schon in Heiligenhafen löschen müssen, weil am Sonntagabend in Großenbrode niemand mehr an 2 durstige Segler gedacht hat – die Saison war endgültig vorbei.



Was kam, war Nebel. Erst in einzelnen Bänken, dann aber immer dichter, ein gespenstisches Schauspiel.



Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne

Bericht vom 1. Fahrtenseglertreffen 11.–13. Juli 2014 in Schleswig, Schlei von Johannes Thaysen

Oder sollte es heißen: „Aller Anfang ist schwer.“?

Wie die Umfrage unter den Fahrtenseglern ergab, wünschen sich diese vermehrt Aktivitäten wie z.B. Treffen und Geschwaderfahrten. Daher lud unsere Fahrtenbeauftragte Traute Genthe zu Beginn der Ferienzeit und damit zur Hochsaison der Fahrtensegelei zum ersten Treffen dieser Art nach Schleswig an der Schlei ein.

Sicherlich war es auch dem relativ abgelegenen Treffpunkt geschuldet, dass die Teilnehmerzahl nicht in exorbitante Höhe schnellte. Aber immerhin nahmen insgesamt 15 Personen mit 5 Booten teil, darunter ein Internationales Folkeboot (IF). Qualität geht eben vor Quantität.

Die Crew mit der weitesten Anreise kam vom Lippe-Revier. Sie hatte sich vor Ort ein Folkeboot gechartert. Die weiteren Boote kamen aus Eckernförde und von der Schlei.

Gruppenfoto mit Nachwuchs



Auftakt mit Grillabend

Erwartungsvoll, bei super Wetter saßen alle Teilnehmer auf der nett hergerichteten Veranda des Lecks im Schlei Segel Club. Die immer freundliche Wirtin des SSC, Silke, hatte nicht nur das übliche Schweinefleisch sondern auch Lammkotelett parat, sodass jedem Geschmack entsprochen werden konnte. Dazu gab es leckere Salate und warme Brötchen, später Kaffee und für den einen und anderen ein Eis. Bis tief in die Nacht hinein wurde gefachsimpelt, gegessen und getrunken und so mancher Döntjes erzählt. Was natürlich nicht fehlen durfte: Das gegenseitige Berichten der persönlichen Folkeboot-Story: „Wie kam ich auf's oder zum Folkeboot“?

Bevor es ganz dunkel wurde, besichtigten wir gegenseitig unsere Boote. Dabei stellte sich heraus, dass jeder ein interessantes Detail hatte, welches andere nicht kannten, wie z. B. das automatische Travellersystem oder ein tiefer gelegter Travellerbalken, um das Übersteigen zu erleichtern.

Das perfekt für die Fahrtensegelei ausgestattete Boot war das IF. Da fehlte einfach nichts: Auf Einhand optimiert, mit einem Ball im Top, usw. etc. p.p.

Gemeinsames Frühstück und Vortrag

Mit einem gemeinsamen Frühstück begann der 2. Tag des Treffens. Der anschließende Gastvortrag mit dem Thema: „Was ich schon immer über das Folkebootsegeln wissen wollte“ hielt Heino Haase aus Travemünde. Zur Veranschaulichung seiner Aussagen hatte er ein Mini-Folke mitgebracht. Auch ein Ventilator fehlte nicht, um die Wirkung des Windes auf die Segelstellung zu verdeutlichen.



„Was ihr schon immer über das Folkebootsegeln wolltet.“ Der Meister und sein Objekt, Heino Haase erklärt mit Ventilator und Mini-Folke.

Obwohl Heino ein passionierter Regattasegler ist, konnte er die vielen Fragen der anwesenden Fahrtensegler humorvoll und fachlich tiefgründig beantworten: „Wie muss die optimale Wantenspannung sein? Welcher Mastfall ist richtig? Wodurch unterscheiden sich die Segelmarken? Wie segele ich ein Fahrtenschiff schnell (Gewichtsverteilung im Schiff)?“

Draußen war schönstes Sommersegelwetter, sodass nach 1h Rede und Antwort sowie reichlich fachlichem Input nun auch die Praxis folgen musste.

Geschwader- bzw. Solofahrt schleibwärts nach Arnis

Es ging auf die Boote zur geplanten Geschwaderfahrt schleibwärts. Mit 4 Folkebooten bei herrlichsten aber östlichen Windbedingungen war Kreuzen angesagt. Die erste Herausforderung war die Stexwiger Enge: Zwei Boote kauften hier ein ordentliches Stück Land, kamen aber schnell wieder frei. Das zweite Hindernis am „Beieinandersegeln“ im Sinne einer Geschwaderfahrt waren die Öffnungszeiten der Lindaunisbrücke (immer zu voller Stunde für 10 Minuten). Hier hängten 2 Boote die anderen ab, sodass aus der geplanten Geschwaderfahrt eher eine Solofahrt wurde. Aber spätestens beim Eintreffen in Arnis bot dieser Tag viel Stoff zum Erzählen und gegenseitigem Austausch. Ein gemeinsames Abendessen im Gasthaus Gode Wind rundete den Tag ab.

Am nächsten Tag zerstreuten sich alle in ihre individuellen Richtungen.

Was bleibt festzuhalten?

Die Teilnehmer dieses ersten Fahrtentreffens waren sich darüber einig, dass man sich dem Zauber nicht entziehen konnte und wer-

den das nächste Mal gerne wieder dabei sein, wenn es heißt: Einladung zum zweiten Treffen der Fahrtensegler.

Als nächstjähriger Treffpunkt wurden Strande und Schilksee vorgeschlagen mit dem Fahrtziel Dänemark.

Herzlichen Dank an die OrganisatorInnen.

Geschwader- bzw. Solofahrt schleibwärts nach Arnis mit unseren schönen Booten auf der schönen Schlei. Alle Fotos Thaysen





KiWo in der Krise

Da diese Diskussion zur Zukunft der Kieler Woche auch und gerade uns angeht, drucken wir hier einen Kommentar von Carsten Kemmling, SegelReporter.com nach, erschienen unter <http://segelreporter.com/regatta/kieler-woche-sinkende-meldezahlen-wo-geht-die-reise-hin/>

Die Kieler Woche ist nicht mehr das, was sie mal war. Diese Feststellung hörte man zum Abschluss der gerne als größtes Segelfest der Welt gefeierten Veranstaltung immer öfter. Die Normalos des Segelsports verlieren den Kontakt. Zu teuer, zu wenig Leistung, zu kommerziell.

Der Niedergang der sportlichen Qualität und Quantität des ersten olympischen Teils mag noch besonders unter dem verlorenen Weltcup Status und einer abenteuerlichen ISAF Politik mit leiden. Aber die Probleme für den zweiten internationalen Teil sind hausgemacht.

Die Kritik kommt von der Basis. Und sie wird umso lauter, je weniger Rennen die Segler für ihr Geld bekommen. Diesmal waren es für viele Klassen nur vier Läufe in vier Tagen. Da kommen potenzielle Teilnehmer schon mal ins Grübeln. Lohnt sich der Aufwand Kieler Woche noch? Sind die Meldegelder von 100 Euro (Einhandklasse) bis 140 Euro (Zweihandklasse) zu hoch?

Umfeld wird wichtiger

Für den Wind kann niemand etwas. Aber heutzutage dürfen sich Veranstalter nicht mehr alleine auf den Sport verlassen. Immer wichtiger wird auch das Umfeld an Land. Bei einer Klassenregatta hilft die Gemeinschaft der Segler. Man kennt sich, mag sich und sieht das Miteinander als wichtigsten Teil der attraktiven Freizeitgestaltung.

Bei einer Kieler Woche sieht man die Klassen-Kumpels aber kaum. Es gibt keinen gemeinsamen Anlaufpunkt. Man sieht sich nur beim Schlange stehen vor der Anmeldung, auf der Sliprampe und der Regattabahn. Wo früher zu Urzeiten abends noch gemeinsam in der Vaasahalle abgetanzt wurde, werden jetzt Klamotten verkauft. Und nicht jeder mag die Fressmeile mit Backfisch, Pommes und Touristen.

Klar, die Übertragung ist Spitze. Nirgendwo sonst wird so viel Aufwand bei der Medialisierung getrieben. Audi und SAP zahlen und präsentieren. Der Segelsport wird perfekt inszeniert. Aber das



Siegfried Busse von der Segler-Vereinigung Kiel, Uwe Pfuhl und Hendrik Scheidler mögen das internationale Flair in Kiel. „Folkeboot segeln ist unser Hobby und Kiel unser Heimatrevier, da müssen wir einfach teilnehmen.“ Die schwache Meldezahl von 21 Booten sieht er aber mit Sorgen.



hilft nur einer Handvoll Olympiaseglern. Zunehmend kommen auch die Medien in Erklärungsnot, weil der sportliche Wert eines Kieler Woche Sieges mangels adäquater Konkurrenz immer weiter absinkt.

KiWo mit EM aufgepeppt

Die Veranstalter haben in diesem Jahr mit einer Maßnahme auf die sinkenden Meldezahlen reagiert, die früher ein absolutes No Go. Sie integrierten eine hochkarätige Meisterschaft in die Woche. Die 29er brachten für ihre Europameisterschaft 183 Schiffe nach Kiel. Nur die Travemünder Woche hatte es bisher nötig, die Bedeutung auf diese Weise aufzupeppen.

Aber kann das der Weg der Zukunft sein? Ob OK-, Contender- oder FD-Segler noch länger Lust haben, ihre Rolle im Rahmenprogramm zu spielen. Piraten und Kielzugvögel sind längst raus. Sind die FDs und Folkeboote die nächsten? Sie brachten nur knapp über 20 Boote nach Kiel.

Dagegen funktioniert die KiWo für die Jugend richtig gut. Nicht nur durch den Trick mit der 29er Euro wurde Schilksee zur Mitte der Woche von den Kids überschwemmt. Auch die 420er bringen traditionell fast 200 Schiffe an den Start. Dazu 55 Europes, 43 Laser Radial und 52 Laser 4.7. Keine Frage, die Youngster haben das Kommando bei der Kieler Woche übernommen. Wie schon beim Pflingstbusch, der heutzutage Young Europeans Sailing heißt. Eine tolle, frische Stimmung herrschte zum zweiten Teil der Regatta in Kiel. Aber manch ein Oldie in den klassischen Klassen fühlt sich immer mehr fehl am Platze.

Normalo Segler meckern

Irgendetwas stimmt nicht mehr mit der Kieler Woche. Die Normalo Segler fühlen sich nicht mehr genügend berücksichtigt, so tönt es auf dem Takelplatz. Selbst die 505er Segler, die zur KiWo die große WM Generalprobe ausgerufen hatten, brachten mit 61 Schiffen ein eher enttäuschendes Feld an den Start. Und auch die waren eher unzufrieden. Auf dem Wasser sei vieles schief gelaufen.

Dass man auch positive Impulse setzen kann, zeigten die Musto Skiffs. Die akrobatische Einheitsklasse bringt neuen Schwung auf die Förde. Immerhin 37 Schiffe aus sieben Nationen gingen im zweiten Jahr nach der Premiere in Kiel an den Start. Sie rührten die Werbetrommel und überzeugten sogar 15 Briten, an die Förde zu kommen. Unter anderem gab schließlich das Organisieren günstiger Unterkünfte den Ausschlag.

Eine schöne Erfolgsgeschichte schreibt auch die J/24 Klasse, die wieder 37 Schiffe an die Förde brachte. Gerade dieses Beispiel zeigt, was der Zusammenhalt von aktiven Klassenvereinigungen bewirken kann. Die Kieler Woche Organisatoren müssten vielleicht einfach besser hinhören, was den Seglern fehlt. Wenn der Wind ausbleibt und sich der Segelspaß reduziert, wird die aktuelle Unwucht zwischen Spitzensport und Attraktivität für die Basis immer deutlicher.

Es ist sicher noch Zeit, gegenzusteuern. Aber dafür müsste das Ruder auch mal in eine andere Richtung bewegt werden.



Regatten in Kiel

von Armin Hellwig und Bernd Ehler

Der Laboer Regatta Verein hat wieder erfolgreich den Trudelmauspokal ausgerichtet. Unser Trudelmauspokal ist bei unseren Dänischen Nachbarn beliebt, die sich auch dieses Jahr zahlreich und erfolgreich beteiligt haben. Gewonnen haben Andreas Granlund mit Bent „Mallek“ Nielsen, Ole Mathiesen vor Søren Kæstel mit Erik Andersen, Susanna Wisborg und dem späteren Kieler Woche Sieger Per Buch mit Per Puck, Lars Tjørnvig. Knapp geschlagen wurden die Kieler Mannschaften um Sönke Asta Durst, Bernd Ehler, Siggi Busse, Ulf Kipcke und Jürgen Breitenbach. Die Wettfahrten waren spannend in einem ausgeglichenen Feld, die beiden ersten Mannschaften sind punktgleich und die ersten acht trennen nur 10 Punkte.

Wie so häufig, gab es auf der Bahn vor Stein leichte Winde mit Strom und der typischen Kieler Förde Kappelwelle. Damit ist der Trudelmauspokal immer eine gute Vorbereitung auf die Regatten der Kieler Woche, die auf der selben Bahn gesegelt werden. Zur Kieler Woche kamen gerade noch rechtzeitig ausreichend viele Meldungen zusammen. Die Grenze wurde durch die Veranstalter auf 20 festgelegt, 22 waren dann am Start. Der Trend in den Teilnehmerzahlen geht bei allen Klassen nach unten. Wir wollen als

Flotte Kiel unsere Kieler Woche jedenfalls nicht einfach so aufgeben.

Erfolgreich dagegen läuft unser regelmäßiges Dienstagstraining, Ergebnisse gibt es auf www.flotte-kiel.de. Langweilig ist es nicht, wie unser Trainer Axel kurz schildert:

„Kollege Weidinger hat in der Halse seinen Co verloren ;-) Der hatte keine Weste an, konnte aber gut schwimmen (der Segelanzug hatte gut Auftrieb). Ich war aber direkt dahinter und habe ihn aufgenommen und nach Schilksee gebracht. Die anderen haben dann ihre Mannschaften aufgeteilt und die 216 mit Nachschub versorgt.

Total geräuschlose Geschichte.

Gruß Axel“

Alles gut gegangen also, denkt aber an Eure Sicherheit und an Eure Schwimmwesten.

FOLKEBOOT FLOTTE ESSEN



**EINLADUNG
ZUM SOMMERFEST DER
FOLKEBOOTFLOTTE ESSEN**

DIE FOLKEBOOTFLOTTE ESSEN LÄDT ALLE FOLKEBOOT-LIEBHABER, FANS UND GÄSTE ZUM TRADITIONELLEN SOMMERFEST EIN.

**09. AUGUST 2014
IM YACHTCLUB RUHRLAND**



WIE IN JEDEM JAHR WERDEN WIR DEN FOLKEBOOT „KÖNIG“ – DAS WAR IN 2013 **RAINER HASSELMANN** – ZUR VERTEIDIGUNG SEINER KRONJUWELN HERAUSFORDERN. DIE DISZIPLIN BESTIMMT DER „KÖNIG“.

WÄHREND UND NACH DEN MATCH RACES WERDEN WIR DAS „SOZIALE“ PFLEGEN MIT:
GRILLPARTY, FASSRAUK UND

FASSRAUK, OFFENEN WEINKR, KAFFEE UND KLARER WASSER.
KLÖNSNACK UND DEM ROMANTISCHTEN SONNENUNTERGANG ÖSTLICH VON TAHITI.
ENDE OFFEN.

...UND DAS ALLES FÜR € 25,- P.P. EINTRITTSGELD.

ANMELDUNGEN BITTE BIS ZUM 01. AUGUST 2014 AN:
INFO@FOLKEBOOT-ESSEN.DE

ODER PER POST MIT BEIGEFÜGTEM FORMULAR AN:

FOLKEBOOTFLOTTE ESSEN
BIRKENWEG 11 B
42579 HEILIGENHAUS

EIN DETAILLIERTES PROGRAMM FOLGT ENDE JULI 2014

Zur
Verteidigung
seiner
Königswürde
hat Rainer
ein
Match-Race
im 2-er
bestimmt!

Start:
Aufstellung
um 14:00 Uhr
i. Start 14:30



Revanche im September?



von Jan Hinnerk Alberti

Die Flensburger Flotte freut sich auf alle Teilnehmer der Glücksbürger Pokalregatta (und natürlich all die Anderen, die im Frühjahr verhindert waren) und auf eine Revanche im September!

Im Rahmen der Flensburger Fördewoche werden wir am 13./14.09.2014 im FSC eine weitere Ranglisten-Regatta für das Nordische Folkeboot auf der Flensburger Förde haben. Es wird Regatten in zahlreichen Bootsklassen geben und wir erhoffen uns gutes Wetter und ein buntes Segler-Wochenende im Quellental. Wir hoffen, dass ihr wieder mit dabei seid.

Ausschreibung und Meldeformular sind jetzt online unter <http://www.fsc.de/regatten/foerdewoche.html>. Für Fragen zur Meldung stehen der Flottenobmann und das Regattateam des FSC zur Verfügung.



Herzlichen Glückwunsch zum 50jährigen!

von Erika Beyerle

F GER 184 Palmström feiert Jubiläum im Rahmen der Pfingststernfahrt der Flotte Bodensee.

In diesem Jahr hielt die Pfingststernfahrt ein echtes Highlight für die Folkebootsegler am Bodensee bereit: Die *Palmström* von Matthias Beck feiert dieses Jahr ihren 50jährigen Stapellauf. Und Matthias und seine Familie haben sich richtig ins Zeug gelegt, um dieses Ereignis gebührend zu feiern.

Am Samstagabend liefen im Hafen des Yachtclub Stockach – wegen seiner idyllisch-verborgenen Lage und des Baumbestandes vom See aus kaum zu erkennen und deshalb auch liebevoll „Löchle“ genannt – 19 Folkeboote ein, die in bewährter Manier mit gegenseitiger Unterstützung extrem platzeffizient an den wesentlich weniger Liegeplätzen festmachten. Auch über den Landweg waren viele Matthias' Einladung gefolgt und so war die Flotte Bodensee zu großen Teilen da.

Und dann stieg die Party. Ein großer Grill bot zumindest so viel Platz, dass alle nach und nach mit ihrem Grillgut irgendwann mal drankamen. Es gab ein Salatbuffet und als es dunkel wurde und der ärgste Hunger gestillt war, spielte die Stuttgarter Latino-Band *Samba Colibri* für uns auf. Die Tanzfläche war nach kurzer Zeit ziemlich voll.

Matthias hielt in einer der Pausen der Musiker eine launige Rede über die Zeit mit der *Palmström* – und ich finde, es ist immer wieder erstaunlich zu hören, was man mit so einem Boot alles erlebt und wie es einen über lange Phasen des Lebens begleiten und der Biographie eines Bootsbesitzers ihr spezielles Gepräge

geben kann. Bei Matthias geht das sogar bis in den Beruf; auf seinem Firmenwagen steht nicht nur, dass er Innenausbau, Fenster, Parkettböden und andere Holzarbeiten anbietet, sondern es steht auch drauf: „Wooden Folkboats“. Ein bisschen wehmütig waren dann viele, als sich am selben Abend herausstellte, dass er schweren Herzens ein neues Folke gekauft hat – die *Palmström* wird also verkauft.

Für den Sonntag hatte Matthias eine Besichtigung bei Peter Lenk für uns arrangiert. Peter Lenk ist ein Skulpteur aus Bodman, der in der Region viele aufsehenerregende Kunstwerke platziert hat – unter anderem die *Imperia* am Konstanzer Bundesbahnhof und den *Reiter über den Bodensee* in Überlingen in der Nähe der Schiffslände. Seine Skulpturen zeichnen sich durch ihren gebrochen-ironischen Realitätsbezug aus – und so muss wohl auch der Künstler selbst sein. Davon konnten wir uns überzeugen.

Von Sonntag auf Montag wollten wir im Seglerverein Staad bleiben, der für den Pfingstmontag für die meisten eine günstige Ausgangsposition für den Nach-Hause-Törn abgegeben hätte – leider mit wenig Wind.

Ja, Pfingsten liegt spät dieses Jahr und die berüchtigten stabilen Hochwetterlagen haben uns dieses Jahr voll erwischt. Die schätzungsweise 25 Kilometer vom „Löchle“ nach Staad versuchten einige wenigstens zum Teil noch segelnd zurückzulegen, doch der Überlinger See mit seinen Steilufern ist da ein kompliziertes Terrain. Erstens konnte man immer nur von Windfeld zu Windfeld





planen und zweitens ging es auch noch gegenan. Am Ende wurde überall der Motor angeworfen.

Apropos Motor: Drei von uns hatten einen Elektromotor aus dem Hause Torqueedo an Bord – und er hat, das muss man ehrlich sagen – nicht annähernd die Kraft und Ausdauer, die man braucht, um vernünftig planen zu können. Gerhard und ich waren zusammen unterwegs: So viel Prozentrechnung wie am Samstag auf dem Weg zum „Löchle“ („Jetzt hat er noch 50 Prozent und wir sind jetzt 3,5 Kilometer gefahren“) haben wir in den letzten Jahren nicht gemacht. Am Ende mussten wir uns doch noch abschleppen lassen, da uns zwei vollgeladene Akkus nicht die zwanzig Kilometer Strecke gebracht haben – und das bei Flaute und flachem Wasser. Am Sonntag war es sogar noch schlimmer, da war der See voller Motorboot-Schwell und das hat ihn dann vollends alle gemacht.

Alles in allem war es ein wunderbares Wochenende!

Herzlichen Dank nochmal an Matthias und seine Familie für die großartige Gastfreundschaft – und hoffentlich war es nicht das letzte Mal, dass wir die *Palmström* auf dem See sehen!



Fotos Elly Kaspar und Roland Graf





... zum Schluss

ein Nachwort von Jessica Beer

Diesmal fasse ich mich kurz, denn es heißt Vokabeln pauken! Man lernt schließlich nicht aus und möchte nicht nur seinen eigenen Nachwuchs in Zukunft verstehen, sondern sich auch mit Regattaseglern aus Dänemark verständigen können. Klar, bei uns zu Hause wird seit einigen Monaten fleißig Dänisch gelernt. Das zahlte sich zum Schleipokal übrigens schon aus! Die anwesenden dänischen Segler tauten noch mal mehr auf, als ich ihnen einige Brocken dahinwerfen konnte. Ziemlich zähflüssig, das nächste Mal nehme ich auf Anraten unseres Kurslehrers eine heiße Kartoffel für die bessere Aussprache in den Mund.

Der Kurslehrer ist zwar kein Segler, aber dafür Däne und als waschechter Däne liebt er sein Land heiß und innig. Zu jeder Stunde wird selbstverständlich die dänische Nationalhymne gesungen und jeder Kursteilnehmer genießt die Ehre, anschließend 10 geographische Fragen an der Dänemarkkarte beantworten zu müssen.

Auch mich beehrte dieses Glück: „Wie viele Inseln hat Dänemark eigentlich?“ Dank Wikipedia antwortete ich: „1419!“, was allerdings nur großes Gelächter einbrachte. Ungläubig sahen mich die anderen Kursteilnehmer an, mehr als die Hälfte davon SeglerInnen. Ein Kommentar hallten an mir vorbei: „Was? So viele? So alt kann man gar nicht werden, bis man die alle angesegelt hat.“

Mh, meinen Schülern trat ich immer mit erhobenem Zeigefinger entgegen, wenn sie mir als Quelle Wikipedia nannten. Nun traf es mich selbst. Ja aber wie viele Inseln hat denn unser Nachbarstaat nun? Nachgezählt hat es seitdem jedenfalls keiner.

Ist ja auch egal, denn abgesehen davon lobt unser Lehrer weiterhin die dänischen Nationalspeisen. Denen kann ich nichts abgewinnen, denn was ist an „Lakrids“ oder „Smørrebrød“ so besonders dänisch? Gänzlich verscherzt habe ich es mir aber nicht mit der Aussage, dass die Hot Dogs beim schwedischen Möbelhaus besser schmecken als in DK, sondern erst, als ich offenbaren musste, noch nie Urlaub in Dänemark gemacht zu haben. Ungläubigkeit, Fassungslosigkeit und das pure Entsetzen kamen mir entgegen. „Waaas??? Aber ihr habt doch ein Segelboot? Wart ihr noch nie auf Ærø oder Bornholm?“ – „Nee, aber mit dem Bulli übers Wochenende auf Rømø. Zählt das auch?“ Nein, natürlich nicht.

Nun habe ich das Versprechen abgeben müssen, dies schleunigst nachzuholen. Wir sind auch fleißig am Planen und holen es nach. Versprochen, ganz ehrlich! Dank der Artikel für die FolkeNews bin ich ja nicht mehr ganz so unwissend, und weiß zumindest, dass z.B. Sjælland eine Insel der Ostsee ist.

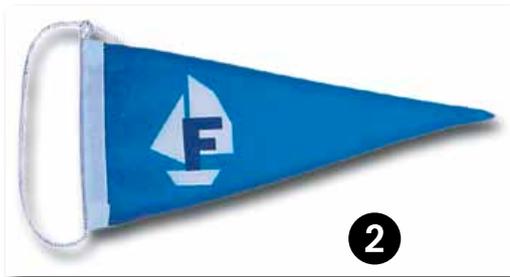
In diesem Sinne wünsche ich allen Folkies eine schöne Sommerzeit, auch denen, die nach Dänemark segeln.

Mange hilsen,
eure Pressewartin Jessica ;)

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



1



2



3



4

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten telefonisch unter der Rufnummer 0 40 / 8 80 48 24, 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 (BIC DEUT-DEDB210, IBAN DE34210700240035191600) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.

1	Anstecknadel	Euro	12,00
2	Folkebootstander	Euro	9,50
3	Folkebootaufnäher	Euro	7,50
4	Autoaufkleber	Euro	1,50

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:
Norbert Schlöbohm, Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg



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
Thyraweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
vorsitzender@folkeboot.de

2. Vorsitzender
Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, 22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738
mobil 01 71/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart
Norbert Schlöbohm
Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg
Tel. 040/8804824
kassenwart@folkeboot.de

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

Pressewart/Redaktion
Jessica Beer
Gut Winning 1, 24882 Winning
mobil 01 76/23 53 68 37
presse@folkeboot.de

Internet-Obmann
Harald Koglin
Neuwerker Weg 22 A, 14167 Berlin
Tel. 030/8177733,
internet@folkeboot.de

Technischer Obmann
Michael Fehlandt
Alter Feldweg 9a, 24214 Altwittenbek,
mobil 01 71/5 59 35 46
technik@folkeboot.de

Beauftragte für Fahrtensegeln
Traute-Maria Genthe
Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel
Tel. 0431/372236, Fax 0431/372247
fahrtensegeln@folkeboot.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
BIC: DEUTDEDB210
IBAN: DE07 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
Pichelsdorfer Str. 3, 13595 Berlin
Tel. 030/20607459, klabunde-s@snafu.de
www.folkeboot-berlin.de

Bodensee Elly Kaspar
Einöden 22, 88099 Neukirch
Tel. 07528/920204, mobil 01 71/2860401
elly.kaspar@t-online.de
www.folke-bodensee.de

Eckernförde Fritz Schaarschmidt
Kastanienstraße 11, 24114 Kiel
Tel. 0431/38582133, mobil 01 71/2674912
fritz_schaarschmidt@gmx.de
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11B, 42579 Heiligenhaus
mobil 01 62/4249421
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg Jan Hinnek Alberti
Nordergraben 62, 24937 Flensburg
mobil 0170/2865496
alberti@ujh-online.de
www.f-ger.de

Hamburg Thomas Behrens
Kap-Horn-Weg 15, 21129 Hamburg
Tel. 040/7427649
thomas.behrens@folkeboot-hh.de
www.folkeboot-hh.de

Impressum

Kiel Armin Hellwig
Teichkoppel 64b, 24161 Kiel-Altenholz
mobil 01 63/4272672
arminhellwig@web.de
www.flotte-kiel.de

Lübeck Heino Haase (kommissarisch)
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
mobil 01 70/2 01 51 43
heino.haase@haase-segel.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf
Tel. 03 8204/1 53 63
frido@folkeboot-mv.de
www.folkeboot-mv.de

Möhnesee Wilfried Sürth
Am Höhenchen 12, 53127 Bonn
Tel. 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnesee.de

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

V-Mann Folke Junior
Hartwig Sulkiewicz
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg
Tel. 040/28056205
hartwig@sulkiewicz.de
www.kdyjunior.de

FOLKENEWS

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck, Gestaltung, Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 04661/90017-0, Fax 90017-20
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. 09. 2014

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.

INTERNET-LINK:

http://www.folkeboat.com
http://www.folkeboot.de
http://www.folkebaad.dk

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname		Geburtsdatum	
Name		Telefon	
Straße		Bank	
PLZ	Ort	IBAN	
Club		BIC	
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





Die erst-, zweit- und drittplatzierten Teams des Sessan Cups (von oben), Fotos B. Hiemsch (SV03)



Sessan Pokal geht wieder nach Kolding

Dänische Titelverteidiger haben erneut die älteste internationale Folkeboot-Regatta gewonnen. Von Stefan Klabunde

Der prestigeträchtige Sessan Cup der Nordischen Folkeboote auf dem Berliner Wannensee endete mit einem Sieg der Titelverteidiger aus Kolding. Die Dänen Per und Lars Jörgensen sowie Christian Thomsen und Henrik Holk kamen zusammen mit ihren Berliner Gastgebern, Thomas Metzting (PYC) und Michael Cramer (SCG), mit den schwierigen Windbedingungen, während der 4 Wettfahrten am letzten April- Wochenende, am besten zurecht.

Zweite wurde das Berliner Team um Stefan Klabunde (SC Gothia) und Udo Pflüger (VSAW), dritte wurden die Schweden Lindholm und Köhler aus Stockholm.

156 Folkeboot-Segler aus 7 Nationen feierten zwei Tage lang bei frühsummerlichem Wetter ein einzigartiges, freundschaftliches und ausgelassenes Familienfest bei der veranstaltenden Seglervereinigung Berlin 1903 e.V. (SV03).

Das Besondere am Cup ist die Teamwertung, bei der jeweils 2 Mannschaften eine Stadt oder Region repräsentieren. Die teilnehmenden, nominierten Steuerleute bringen nur ihre Segel und ein Crewmitglied mit, während das Boot samt 3. Mann aus der gastgebenden Flotte, in diesem Fall Berlin stammt. Diese ausgesprochen gastfreundliche, vertrauensvolle und verbindende Konstellation gibt es so wahrscheinlich nur bei den Nordischen Folkebooten.

Der mit mehreren nationalen Meistern, aktuellen wie ehemaligen Weltmeistern und einem Olympia- Veteranen sportlich hochkarätig besetzte Sessan Cup fand in seiner rund 60-jährigen Geschichte zum 5. Mal in Berlin statt. Mit dabei waren erstmals Segler aus Großbritannien, Ungarn und Estland.