7,50 €
Nummer 2/2013
2. Quartal
71 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Die Geschichte vom Mini-Folke
Fahrtenseglertreffen bei unseren Freunden in Dänemark
Heinos Tipps für mehr Freude am Segeln
Forelle an Bord der Bris op!

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Sabine, Niels und Arne Jagsch
Hektorstr. 27
45131 Essen
Tel. 0201-1775586
E-Mail: sabineundniels@arcor.de
Flotte Essen

Klaus Blenckner
Rudolf-Kinau-Str. 13
24340 Eckernförde
Tel. 0170-7888997
E-Mail: klaus.belenckner@gmail.com
Flotte Eckernförde

Robert Bullwinkel
Hattlund 23
24972 Steinbergkirche
Tel. 04632-876221
E-Mail: r.bullwinkel@t-online.de
Bootseigner FG 1028
Flotte Flensburg

Kristian Klein
Brunostr. 9
46049 Oberhausen
Tel. 0177-5140622
E-Mail: klein4200@web.de
Bootseigner FG 334
Flotte Essen

Jan-Henning Sander
Königsbergstr. 34
22880 Wedel
Tel. 04103-7018039
E-Mail: j.sander@kss-steuerberater.de
Bootseigner FG 854
Flotte Hamburg

Lars Kiewning
An der Obstwiese 37
14109 Berlin
E-Mail: lars@kiewning.com
Flotte Berlin

Arend Schulze
Weserstr. 69
28757 Bremen
Tel. 0160-5337315
E-Mail: arend.schulze@online.de
Bootseigner FG 209
Flotte Essen

Rainer Winkelmann
Brüderstr. 44
13595 Berlin
Tel. 030-3318283
E-Mail: winkelmann.rainer@gmx.de
Bootseigner FG 587
Flotte Berlin

Silke Draabe
Wandsbeker Königstr. 72
22041 Hamburg
Tel. 0151-40443775
E-Mail: silke.draabe@gmx.net

Mariel Dunkel
Saarbrücker Str. 41
45138 Essen
Miteignerin FG 520
Flotte Essen

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

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

In diesen Tagen trauern wir um den jüngst verstorbenen Kieler Flottenobmann Dirk Rohrbeck (siehe dazu mein Nachruf unter Flottentalk Nord). Ich hoffe, dass Ihr daher Verständnis habt, dass ich dieses Mal das Editorial kurz halte. Zwei Punkte möchte ich dennoch ansprechen.

Segelspaß: Manchmal verdichtet sich bei mir der Eindruck, dass der einigen Regattaseglern unter uns abhanden gekommen ist. Konfrontationen von Regattateilnehmern, die teils sogar vor ordentlichen Gerichten ausgetragen werden, Anschreien und Einschüchterungen auf der Bahn, unnötige Proteste bei Regelstreitigkeiten, etc. pp. zeigen eine Härte, die andere abschrecken und insgesamt eine schlechte Stimmung verbreiten. Solche Vorkommnisse haben nichts mehr mit Fairness zu tun. Daher appelliere ich dringend an alle Regattateilnehmer, zukünftig mehr sportliche Rücksichtnahme walten zu lassen. Auch Hinweise an die Jury im Vorfeld einer Regatta könnten da weiterhelfen. Wir wollen alle Segelspaß haben.

Weiterhin möchte ich alle Folkebootsegler einladen, sich auch über eine sinnvolle Weiterentwicklung unseres schönen Folkebootes Gedanken zu machen. Die NFIA hat uns ja dazu aufgefordert, uns z.B. über folgende Punkte Gedanken zu machen:

1. Kicking strap
2. Carriages in main sail
3. Covering the ballast keel
4. Gennaker, Spinnaker
5. New materials in sail, whisker pool, tiller. Wooden material such as Iroko
6. Rudder mould
7. Swivel on deck
8. Jumper stay, lower part inside mast

Sicherlich habt ihr noch viele weitere Ideen, die ihr uns gerne im Laufe des nächsten halben Jahres zukommen lassen könnt.

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

Johannes Thaysen

Inhalt

Technik
Skandinavier zur Schönheitskur, Teil II 4
Mit Freude am Segeln 6

Sport
Wie unser Mini-Folkeboot entstanden ist 8
Fünf Wettfahrten und Kaiserwetter 9
Trudelmaus: Stolperwelle und Windhose 10
Eck-Days 2013 11
Longdrinkgläser gewinnen 14
Tegeler Auftakt / Tegeler Kanne 15
Ein Bericht zur Gothenschild 15
Glücksburger Pokalwettfahrten. 16
Mehr als nur Segel- und Regattatraining. 17
Max Oertz Regatta – und der Sommer beginnt 18
Schleipokal 19
Deutsche Meisterschaft. 20

After Sail
Schnappschüsse. 21
Meine persönliche Geschichte, wie ich zum Folkeboot kam . 21
Klaus‘ Logbuch. 22
Lang ist‘s her… Archivmeldung. 22
Rätselzeit. 24
Grillplatz auf dem Folkeboot 24

Fahrten
Pinsetur til Marstal – Erwartungsfroh zum Fahrtenseglertreffen 25

Flottentalk
West – Karl Heinz Blumenstein ist für immer von Bord gegangen 26
Nord – Nachruf Dirk Rohrbeck. 27
Süd – Sternfahrt der Folkeboote 28
Nord – Neuer Flottenobmann der Flensburger Flotte 29
Ost – Dr.-Günther-Sparr-Gedächtnispreis. 30

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

Skandinavier zur Schönheitskur Teil II

von Philipp Schaich

März 2013, die beiden Folkeboote im alten Kanonenbootsschuppen auf dem Dänholm erwarten das Finish ihrer Überholungskur. Doch zunächst gehen die Temperaturen so weit in den Keller, dass man froh ist, gegen Ende der Frostperiode wieder mit den weiteren Arbeiten beginnen zu können. Zunächst stehen – witterungsbedingt – sämtliche Schleifarbeiten an, die an beiden Booten bereits gemacht werden können.

Bei Hof wird die Außenhaut geschliffen; sie war rechtzeitig vor dem Kälteeinbruch noch mit 6 Lagen Lack versehen worden. So ist jetzt die richtige Substanz vorhanden, um die Außenhaut ordentlich zu schleifen. Parallel machen wir dasselbe bei Alprausch, unserem 1968er Lind-Bau. Dort wird das Boot nur neu lackiert, die vorhandenen Schichten werden entsprechend nur angeschliffen und später – wenn die Witterung es zulässt – neu lackiert. Zuvor muss jedoch an verschiedenen Stellen der Lack ausgebessert werden. Diese Stellen werden rechtzeitig mit 6–8 Lagen Lack vorgestrichen, so dass die notwendige Versiegelung wieder gegeben ist.

Mit besserer Witterung geht es bei Alprausch weiter. Die vorgeschnittene Decksplatte wird weiter auf ihren Zweck vorbereitet und anschließend aufgebracht. Zugleich wird der Unterzug für das Vorstag mit eingesetzt. Dieses Bauteil war ursprünglich verzinkt ausgelegt, wurde aber im Laufe der Arbeiten aus Edelstahl („A4“) nachgefertigt, so dass die Korrosion, die sich an der Oberkante bereits breitmachte, keine Chance mehr hat. Die Stöße der Decksplatte – die Bugspitze ist stehengeblieben, ebenso muss die neue Platte nach achtern angeschlossen werden – sind so ausgelegt, dass die Anbindung homogen ist und keine Brüche im Deck entstehen, wenn das Deck sich unter den bereits beschriebenen Lasten verformt. Die hier genutzten Überblattungen haben sich seit Generationen im Bootsbau bewährt, nur dass sie bei Alprausch unter Anwendung von Epoxidharz ausgeführt werden. Abschließend wird das Deck wieder mit Epoxidlaminat überzogen und geglättet. Dann wird das Vorluk angepasst. Die Balkenbucht des Vordecks wird mittels eines schmalen Iroko-Streifens ausgeglichen, so dass das Vorluk eine plane Ebene als Basis bekommt.

Das Deck wird insgesamt angeschliffen und die eine oder andere Schadstelle bei dieser Gelegenheit behoben. Auf dem Achterdeck wird der Abschlußbeschlag hochgenommen, so dass kleinere Defekte hier repariert werden können. Der Beschlag wird (frisch poliert) wieder aufgesetzt und neu verschraubt. Die Fußreling – sie war im Vorschiffsbereich demontiert worden – wird wieder angebracht. Dann fehlt noch die Scheuerleiste, ebenfalls im Bereich des Vorschiffes. Hier wird das alte Holz nicht wieder aufgesetzt, es war unmöglich diese Leisten unbeschädigt zu demontieren, so wird hier ein neues Profil angefertigt.

Anschließend wird lackiert. Und geschliffen. Der Aufbau, die Außenhaut, das Deck, das Cockpit, und so weiter.

Parallel wird der Mast auf das kommende Jahr vorbereitet. Die Beschläge werden zwar nicht demontiert, doch wird der Mast geschliffen, verschiedene Beschädigungen im Lack werden versiegelt und der Lack anschließend wieder aufgebaut.

Hof Lomma, Fensterrahmen vor der Montage

Unter Deck wird das Vorschiff modifiziert. Bisher bot es mittels einfacher Koje Platz für eine Person auf der Bb.-Seite. Hier wird ein weiteres Kojenbrett angefertigt, so dass aus der einzelnen Koje eine V-Koje geschaffen werden kann. Ein entsprechendes Polster wird vom Polsterer angefertigt.

Mit der Montage der Decksbeschläge und der Einrichtung des Interieurs (Bänke, Boden, Türen und Deckel) ist das Boot kranbereit. So wird schnell noch eine neue Lenzpumpe eingesetzt und das Boot zu Wasser gebracht.

In den kommenden Tagen wird das Boot sorgfältig beobachtet.

Bei Hof wird mit steigender Temperatur der Aufbau lackiert. Und das nicht nur von außen, sondern auch von innen. Das Interieur soll ansehnlich werden, so dass das Boot auch unter Deck den hohen Ansprüchen genügt. Der Aufbau wird mit einer eigenen Beize-Mischung behandelt. Dann wird der Aufbau mit Lack versorgt, das heißt, die notwendige Zahl von Lackschichten wird sorgsam Schritt für Schritt wieder aufgebaut. Dann gehen die Fertigstellungsarbeiten weiter: das Boot wird lackiert, die Scheuerleisten werden angesetzt, die Fußreling ebenso.

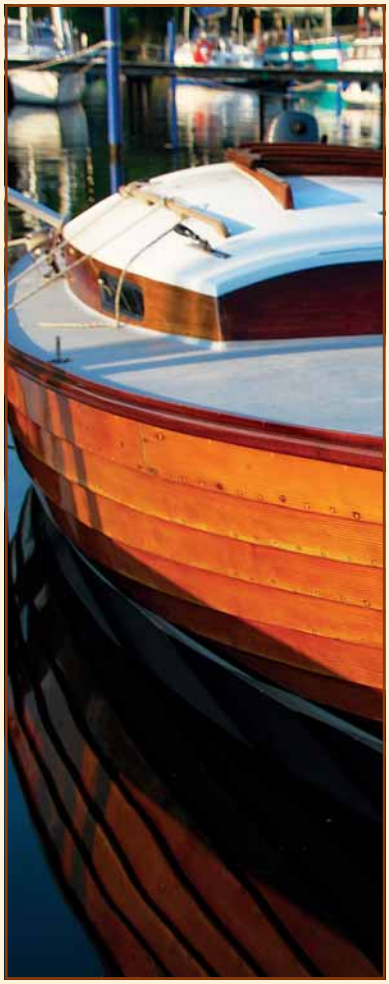
Die Beschläge werden angebracht – nicht ohne zuvor hinreichend poliert worden zu sein. Die Fensterrahmen aus Messing werden so blank geputzt, dass sie fast weiß aussehen. Die Abschlußleiste des Aufbaus (Unterkante des weißen GFK-Überzuges) wird vorlackiert und abschließend an den Aufbau angebracht.

Das Interieur wird gereinigt, die Aufbauseitenwände von innen lackiert.

An Deck werden die Luken neu aufgebaut. Das Schiebeluk wird in seine Bestandteile zerlegt und einige Risse werden ausgespundet. Die einzelnen Teile werden vorlackiert und anschließend (wieder vor dem Endlack) neu zusammengesetzt. Das Vorluk wird mit einem teilweise neuen Rahmen versehen, die Platte des Vorluks (Sperrholz) bekommt neue Umleimer, um die offenen Flanken zu schützen. Der vordere Anschlag des Vorluks wird neu gebaut. Der alte Rahmen war aufgrund der baulichen Ausführung mit geschlossenen Hohlräumen (Feuchtigkeit!) nicht mehr zu gebrauchen. Darüberhinaus war er schlecht oder teilweise gar nicht gegen Feuchtigkeit geschützt (nicht lackiert). Dieses Teil neu herzustellen ist somit am einfachsten.

Soweit der Stand im Mai 2013. Der letzte Teil der folgt in der kommenden FolkeNews.

Hof Lomma, Stellenweise bleibt die Aussenhaut leicht grau (ganz oben) Winschenfundament, neu verleimt und lackiert (oben). Alprausch, Vorschiff mit neuem Luk (gegenüber)



Alprausch, nach der Überholung im Hafen (links) und Hof Lomma, Steven

Mit Freude am Segeln

von Heino Haase

Folkebootseglerinnen und Folkebootsegler, die Spaß am Regattasegeln haben und sich in ihren Segelleistungen verbessern möchten, aber auch Fahrtenseglerinnen und Fahrtensegler, die schnell und sicher von einem Hafen zum anderen segeln, können in den folgenden Abschnitten gute Informationen und Tipps bekommen.

Vor dem Folkeboot segelte ich jahrelang X–99. Das Folkeboot zu segeln, war eine komplette Umstellung. Fehler, die ich anfangs machte, wurden protokolliert. Aus diesen anfänglichen Notizen ist letztendlich eine Broschüre entstanden, aus der ich nun auszugsweise in den nächsten Ausgaben der FolkeNews berichten werde.

Im Laufe der Berichte werdet ihr feststellen, dass jedes Crewmitglied gleich wichtig und gleichwertig in seinen Aufgaben ist. Deswegen werden auch Abläufe verschiedener Manöver der einzelnen Crewpositionen beschrieben.

Ich wünsche allen Seglerinnen und Seglern Spaß beim Lesen. Für einen tieferen Einblick in meine Aufzeichnungen, samt der dazugehörigen Bilder, könnt ihr eine gebundene Broschüre bei mir erhalten. Gerne könnt ihr mich dazu per E-Mail kontaktieren.

Trimm an Mast und Segel

Mastfall

Ein bewährter Mastfall beträgt ca. 60 cm. Gemessen wird der Mastfall bei einem regattaklaren Boot ohne Crew an Bord. Es wird am besten ein Zollstock (Nullpunkt Achterkante Mast) am Großbaum so festgetapet, dass man diesen vom Nachbarboot aus ablesen kann. Jetzt wird das Großfall mit einer Leine verlängert und mit dem Anker so beschwert, dass sich dieser frei über das Deck bewegen kann. Das nun abgelesene Maß ist der Mastfall.

Der Mastfall ist eine ziemliche Konstante und wird bei unterschiedlichen Windstärken nur unwesentlich verändert. Mehr Fall bringt grundsätzlich mehr Höhe (und eventuell etwas mehr Speed) am Wind, aber auch Nachteile auf dem Vormwindkurs. Grundsätzlich sollte das Boot leicht luvgierig eingestellt werden. Ein zu neutrales Verhalten kostet Höhe. Auf der anderen Seite bringt es nichts, wenn man mit dem Ruder ständig mehr als 4 bis 5° korrigieren muss.

Mastposition auf dem Kiel

Wer nicht lange experimentieren möchte, um den Mast richtig hinzustellen, kann die nachfolgenden Maße verwenden: Den Mast so in die Mastspur stellen, dass die Achterkante des Mastfußes gemessen von Achterkante Schiff bis Achterkante Mast 4,98 bis 5,00m entfernt ist. Das Bandmaß wird über den Traveller hinweg geführt. Man kann auch von Hinterkante Schott/Niedergang bis Hinterkante Mast ca. 1,98m messen. Diese Maße gelten für Boote von der Folkebootzentrale.

Wanten und Vorstag

Um den Mastfall von ca. 60cm zu erreichen, geht man wie folgt vor: Wanten und Vorstag lösen. Dann die Drähte parallel am Mast nach unten ziehen und die Oberkante der Segelmessmarke (beim Baumbeschlag) mit Filzstift auf den Draht übertragen. (Laut Vermessungsvorschrift ist die Oberkante der Messmarke 1,00m über Deck). Ab dieser Markierung müssen die Spanner so eingedreht sein, dass bis Oberkante Spannerbolzen bzw. Oberkante Püttingloch für das Vorstag ca.1,27 m bzw. 1,22 m (je nach Baujahr) und die Wanten ca. 1,09 m gemessen wird. Die Wanten wieder festgemacht sollte der Mast jetzt an Hinterkante Mastloch anliegen. Wird nun der Baumniederholer handwarm angezogen, soll er sich ein wenig von der Hinterkante des Mastlochs lösen. Grundsätzlich ist es ratsam, dass sich der Mast beim Segeln frei im Mastloch bewegt. Dadurch wird die Kraft auf den Kiel übertragen und nicht gegen das Deck. Es wird weniger Lage produziert. Der Mast darf auf der ganzen Länge weder nach Steuer- noch nach Backbord geneigt sein.

Wie oben eingestellt sind die Wanten etwas lose. Damit kann der Mast auf dem Vormwindgang (bei völlig gefiertem Achterstag) im Ganzen nach vorn klappen, er steht aufrechter. Das ist wichtig, um die projektierte Segelfläche zu vergrößern. Bei Wind ab ca. 5 Bft sollten die Wanten ca. 1,5 Umdrehungen angezogen werden.

Mastbiegung

Da die meisten Masten aus Holz gefertigt sind, sind die Biegecharakteristik und die Biegefreudigkeit unterschiedlich. Grundsätzlich sind biegsame Masten zu bevorzugen, da die Möglichkeiten, mit der Mastkurve das Großsegel in der Profilierung zu beeinflussen, größer sind als bei einem steifen Mast. Mit welchen Mitteln können wir die Mastkurve beeinflussen? Und was wollen wir im Großsegel erreichen?

Jumpstagen

Die Jumpstagen sind eine wichtige Trimmeinrichtung am Mast um das Profil des Großsegels zu verändern. Werden diese angezogen,

Ylva beim diesjährigem Trudelmauspokal, die Kipcke-Crew trifft nach jahrelanger Erfahrung eigentlich immer den richtigen Masttrimm.

wird der Mast in der oberen Hälfte steifer. Werden sie gelöst, kann der Mast mit dem Zug an der Großschot stärker gebogen werden. Auf diese Weise kann die Tiefe des Segelprofils eingestellt und kontrolliert werden. Anziehen = mehr Tiefe, lösen = flacheres Profil.

Achterstag

Mit dem Achterstag kann die Biegung des Mastes beeinflusst werden, und damit die Tiefe des Segelprofils, speziell des Großsegels aber auch der Fock. Mit dem Zug am Achterstag wird der Mast im Top nach achtern gezogen. Dadurch biegt er sich und zieht Tiefe aus dem Großsegel. Das ist bei viel Wind wichtig, um die Schräglage und Luvgierigkeit zu verringern. Gleichzeitig wird mehr Zug auf das Vorstag ausgeübt und es wird steifer und damit gerader. Bei diesem Vorgang wird Tiefe aus der Fock gezogen. Je steifer das Vorstag ist, desto mehr Höhe läuft das Boot. Mit dem Zug am Achterstag wird aber nicht nur das Großsegel abgeflacht, sondern es öffnet sich auch das Achterliek, es „twistet“. So kann der Überdruck im Großsegel abströmen. Es ist also sinnvoll eine zugkräftige Achterstagtaille installiert zu haben.

Baumniederholer

Mit dem Baumniederholer wird der Baum daran gehindert zu steigen. Das ist vor allen Dingen bei Kursen mit Wind von achtern wichtig. Denn die Nocken der Jumpstagspreizen sollen nicht in das Großsegel drücken. Wenn der Baum steigt, öffnet sich das Segel stark und Druck und Vortrieb gehen verloren. Den Baumniederholer bei Am-Wind-Kursen leicht anziehen. So hat der Baum automatisch fast die richtige Stellung bei Wind von achtern. Bei mehr Wind muss sicherlich noch ein wenig nach gezogen werden. Versierte Regattasegler trimmen aber auch mit dem Baumniederholer das Achterliek des Großsegels. Aber Vorsicht: Nicht jeder Baum verträgt einen steif durchgesetzten Niederholer. Wer den Baumniederholer intensiv benutzt, sollte das Deck hinter dem Mastloch mit einem Drahtstander nach unten zum Kiel abfangen. So wird das Deck daran gehindert sich nach oben zu biegen.

Fallen

Mit den Fallen wird die Vorliekspannung des Großsegels und der Fock eingestellt und getrimmt. Da das Segeltuch Reck hat, wird sich das Vorliek bei beim Segeln mit zunehmendem Wind recken, sprich verlängern. Bei der Fock macht sich das durch Zugfalten an den Stagreitern bemerkbar. Treten diese auf, sollte das Fall so stark nachgesetzt werden, dass sie gerade so eben wieder verschwinden. Es sei denn man möchte bei kurzer, hackiger Welle ein tieferes Profil für mehr Kraft und Schub haben.

Auch beim Großsegel reckt bei mehr Wind das Vorliek. Jedoch bilden sich viele kleine Falten, besonders im unteren Teil des Vorliek. Viele Segler kümmern sich nicht darum. Jedoch wird mit einem Zug an der Cunninghamleine die Faltenbildung und damit auch der Leebauch minimiert. Andererseits wird mit einem kräftigen Zug an der Cunninghamleine auch das Segelprofil insgesamt flacher und eventuell öffnet sich auch das Achterliek. Ist das Großfall bis in das Cockpit geführt, kann auch die Vorliekspannung verringert werden. Das ist besonders bei Kursen mit Wind von achtern sinnvoll.

Segel

Zum Thema Segel für das Folkeboot eine grundsätzliche Bemerkung: Das Folkeboot ist eine sehr alte Konstruktion. Gegenüber den Booten von heute hat das Folkeboot eine sehr füllige Rumpf- und Kielform. Das Verhältnis Schiffsgewicht zu Segelfläche ist auch wesentlich höher als bei modernen Konstruktionen. Daraus folgert, dass aus den Segelprofilen vor allen Dingen Kraft und nicht Geschwindigkeit kommen muss. Deswegen sind die Segelprofile für das Folkeboot gegenüber denen für moderne Yachten wesentlich tiefer.

Bei allen Trimmmaßnahmen muss also auf Tiefe geachtet werden. Darüber hinaus sollten die Schoten tendenziell eher etwas loser als zu fest gefahren werden. Analog dazu das Schiff eher laufen lassen als Höhe kneifen. Die Harmonie zwischen Großsegel und Fock ist wichtig. Wenn man auf Am-Wind-Kursen, am Vorstag stehend, in den Spalt zwischen Fock und Großsegel schaut, muss die Kontur des Großsegels mit der Achterliekslinie der Fock harmonieren.

Profiltiefe und Mastbiegung

Um besser zu verstehen warum durch Mastbiegung das Großsegel flacher wird, noch ein Wort zum Schnitt des Großsegels. Der Segelmacher berücksichtigt die Mastbiegung. Man stelle sich das Vorliek als eine gerade Linie vom Hals zum Kopf vor. Diese entspricht bei geradem Mast der Linie von unterer zu oberer Messmarke. Sie ist gleichsam die Sehne, wenn der Mast biegt. Einfach ausgedrückt wird die Biegetiefe des Mastes an die Gerade des Segelvorlieks nach außen als Tuch mit angebracht. Nehmen wir mal hypothetisch 6cm an. Bei geradem Mast müssen diese 6cm irgendwo bleiben. Sie schieben sich nach achtern und bilden einen Bauch = Profiltiefe. Wird nun am Achterstag gezogen, biegt sich der Mast (nehmen wir mal 6 cm an) und das Tuch wird mit der Mastbiegung mitgenommen. Das Tuch wird herausgezogen und das Segel wird abgeflacht.

In der nächsten Ausgabe berichtet Heino Haase über den Aluminiummast und ausführlicher über Segeltrimm

- 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

SCHLESWIGER STADTWERKE

Gemeinsam was bewegen. www.schleswiger-stadtwerke.de

Wie unser Mini-Folkeboot entstanden ist

von Heino Haase

Ich möchte euch eine kleine Geschichte erzählen von einem segelbegeisterten Maurer, seiner Frau und seinem Sohn. Alle drei lebten in Hamburg in einer schönen kleinen Wohnung und alle drei machten in ihrer Freizeit alles gemeinsam. Der Vater war zwar Maurer, aber letztendlich wurde das Holz sein eigentliches Material, das er formte und bearbeitete. Diesen Mann lernte ich zu Beginn meiner Selbständigkeit kennen, als er mit seiner Frau und seinem Sohn dabei war, sich ein Folkeboot zu bauen. Und warum gerade ein Folkeboot? Die Idee dazu entsprang einer, na sagen wir, Wette. Eines Tages (es war 1962) beobachteten sie auf der Mole in Schleimünde stehend, wie zwei Folkeboote bei 6 Windstärken aus Südost und Strom gegenan, aus der Schlei herauskreuzten. Der Jollenkreuzerskipper und seine Frau und die auf der Mole versammelte Seglergemeinde waren der Meinung, die schaffen es bei dem Wind und der Strömung nicht, sich frei zu segeln. Aber es dauerte nicht lange und die beiden Folkeboote waren im äußeren Fahrwasser der Schlei und segelten souverän ins freie Wasser der Ostsee. Daraufhin wurde beschlossen: „Wir bauen uns ein Folkeboot!“

Wurde nicht an dem großen Boot gebaut so wurden zu Hause am Küchentisch eifrig kleine Halbmodelle und Boote aus Holz gebastelt. Heino war immer mitten dazwischen, so wie es für Heino schon von kleinauf gewesen war. Heino wurde größer, lernte Werkzeugmacher, kam zum Bund und segelte immer noch bei Vater und Mutter auf dem Folkeboot.

Eines Tages meinte Vater Peters, oder war es Mutter Peters, Heino sei jetzt 21 und wenn es so weiter geht, kommt eines Tages auch seine Freundin mit an Bord. Das wollten aber die Eltern nicht. Deswegen wurde beschlossen: „Heino, ich schenke dir unser Folkeboot, aber du musst mir dafür beim Aufplanken eines neuen Bootes helfen.“ Das war natürlich selbstverständlich für Heino und weil es so schön lief, wurde gleich noch ein weiteres Boot gebaut, was letztendlich Heino bekam. Dieses Boot (F GER 345) segelte er ca. 20 Jahre auf Regatta und Törns. Dabei hat die Liebe zu dem Folkeboot Besitz von Heino ergriffen.

Nun war es so, dass es während der Wettfahrttage immer wieder Flautentage gab an denen Langweile aufkam. Da reifte bei Heino und seiner Crew eine Idee. Man könnte diese Zeit doch dazu nutzen, mit einem ferngesteuerten Miniatur-Folkeboot den leichten Brisenstrich an der Hafenmole für Ersatzwettfahrten zu nutzen. So entstand bei unserem Werkzeugmacher und Modellbauer Heino der Plan, ein Folkeboot im Maßstab 1:7,64 zu bauen. Also 1 Meter lang. Es wurden von ihm in mühevoller Präzisions-Handarbeit über ein Vollmodell Negativformen für Deck und Rumpf erstellt. Nachdem das geschafft war, konnte mit dem Bau von Mini-Folkebooten begonnen werden. Das geschah zunächst in Heino seiner Garage. Nebenbei segelte er auf seinem Folkeboot Regatten. Die Premiere mit ferngesteuerten Miniatur-Folkebooten fand dann auf der Deutschen Meisterschaft 1989 in Berlin statt. Wie vorgesehen gab es die eine und andere Flaute, die Heino und seine beiden Mitsegler vor dem Hafen nutzen konnten und die Neugier der auf den Booten sitzenden Segler war geweckt. Kurze Zeit später hatte Heino die ersten Aufträge in seiner Garage zu bewältigen.

Holli Dittrich, Andreas Christiansen und Klaus Blenckner z.B. zählten zu den ersten Kunden. Sie waren von der Regatta der Mini-Folkeboote in Berlin so begeistert, dass sie spontan ein Boot kauften.

Aber so eine Kunststofffertigung ist mit erheblichen Ausdünstungen verbunden, die Heino nach kurzer Zeit seinen Nachbarn nicht mehr zumuten wollte. Nach einem kleinen Umweg über eine Modellbootwerft (diese fand die Ausformung der Klinkerrümpfe zu aufwändig) vergab er die Rumpf- und Deckfertigung an die Jollenwerft Ziegelmeyer in Hamburg. Heino machte den Ausbau, das Rigg und die Ruderanlage. Also die gesamte Komplettierung. Das hört sich so einfach an, war es aber nicht. Das Rigg und viele weitere Einzelteile wurden per Hand gefertigt. Und so ist es auch geblieben.

Langsam entstand eine kleine Flotte. Um 2000 verließ dann der Meister die Werft Ziegelmeyer und damit der Mann mit dem größten Können im Bereich der Mini-Fertigung. Mit einer kleinen Zwischenstation in Polen, landete schließlich die Rumpf- und Deckfertigung bei Eberhard Trepzcek in Kiel. Und damit ist diese in besten Händen.

Inzwischen waren wie oben geschildert die ersten Boote nach Eckernförde gekommen. Eines Tages stand Knut Nommels bei Holli in der Werkstatt und sah das auf einem Tisch stehende Boot. Darüber ins Gespräch kommend, fragte Holli, ob er, Knut, nicht am Wochenende bei einer Mini-Folkeboot-Regatta Wettfahrtleiter sein möchte.

Es macht Freude diese filigrane Arbeit zu betrachten

Nach einiger Überlegung war man sich einig und so lernte Knut die Begeisterung der Mini-Segler für Ihre Boote kennen. Da auch Knut immer ein Bastler war, hatte er zwischenzeitlich auch schon mal ein Mini-Boot repariert. Aber selbst so ein Boot segeln, nein das wollte er nicht. Wie sieht es denn auch aus, wenn ein älterer, erwachsener Mann mit einem ferngesteuerten Boot herumspielt. Doch eines Tages hatte Holli ihm sein Boot verkauft, weil er von Heino Peters ein neues bekam. Nun musste Knut nur noch seiner Frau beibringen, für welchen Spielkram er Geld ausgegeben hatte. Das hatte er dann irgendwann überstanden und so begann für Knut die Begeisterung für das Mini-Folkeboot.

Vorher und auch später konnte man immer auf dem Stand von Erik Andreasen auf der hanseboot ein Modell des Mini-Folkeboots bewundern. Auf diese Weise bekamen immer mehr Segler Lust auf ein Boot und legten sich auch eines zu.

Jedoch setzte dann für Heino im Dienst ein Karrieresprung ein und er hatte keine Zeit mehr für den Bau. Just zu dem Zeitpunkt war bei Knut die Lust an dem Boot so groß geworden, dass er Heino den Vorschlag machte den Bau der Mini-Folkeboote zu übernehmen.

Das war so um 1995. Knut steckte allen Ehrgeiz in die Werft und wurde so zu Mr. Mini-Folkeboot. Er baute kleine Meisterstücke, die fast zu schade sind ins Wasser gelassen zu werden.

Anzumerken ist, dass diese filigranen Mini-Folkeboote äußerst robust sind. Das kann jeder bestätigen, der schon im Eifer des Regattageschehens übergemangelt wurde oder auch selbst ein anderes Boot gerammt hat. Es geht fast immer ohne Schäden an Rumpf und Rigg ab.

Knut hat seine Mini-Werft seit Herbst 2006 in jüngere Hände gegeben. Die Mini-Folkeboote werden jetzt von Rainer Rehbehn aus Kiel gefertigt.

Inzwischen gibt es eine größere Flotte in Kiel/Eckernförde, Essen und in Berlin, sowie eine kleine Flotte in Lübeck. Auch die Flotte Schlei wächst. Auf allen Revieren wird sich in der Wintersaison an den Wochenenden zum Training getroffen. In Norddeutschland wird im Dezember um den Tannenbaumpokal gesegelt. Und bis März wird in vier bis fünf Regatten der Glühfix-Pokal ausgesegelt.

Während einer Regatta werden in der Regel 12 Wettfahrten absolviert. Alle Regattaergebnisse der Wintersaison werden notiert und von diesen zum Schluss der Saison ein Drittel der Ergebnisse, nämlich die schlechtesten, gestrichen. Der Teilnehmer mit der geringsten Punktzahl hat den Glühfix-Pokal (ein großer, funktionierender Samowar) als Wanderpreis gewonnen.

Auch in den Revieren Essen und Berlin wird eifrig an den Wochenenden trainiert und werden Regatten veranstaltet. Darüber hinaus gibt es jährlich die inoffizielle Deutsche Meisterschaft der Mini-Folkeboote und den internationalen Länderpokal. Letzterer wird unregelmäßig ausgetragen. Die letzten beiden Herausforderungen der schwedischen Mini-Folkebootsegler aus Stockholm endete zu Gunsten der deutschen Mannschaft. (Es werden die Ergebnisse der fünf besten Segler jeder teilnehmenden Nation in die Wertung genommen.)

Ich möchte euch mit meiner kleinen Geschichte zwei Dinge sagen: Zum einen ist es faszinierend, wie aus einer gemeinsamen Bastelei mit dem Vater am Küchentisch und gemeinsamer Segelei in einem Kind eine Passion geweckt wird, die ein Leben lang anhält und auch auf die Enkelkinder überspringt. Zum anderen wollte ich euch die Entwicklung des Mini-Folkebootes aufzeigen. So ist aus der Liebe zum Folkeboot und einer Idee eine Fangemeinde für das Mini-Folkeboot entstanden, die sehr harmonisch miteinander das wunderbare Hobby mit den ferngesteuerten Booten pflegt, das Soziale nicht zu kurz kommen lässt und ständig wächst.

Fünf Wettfahrten und Kaiserwetter

Internationale Eichhornregatta beim Staader Seglerverein von Erika Beyerle

Seglerisch waren die Bedingungen für die angetretenen 16 Drachen, 11 Nordische Folkeboote und 9 Trias nahezu optimal. Der Wetterbericht vom Freitag hatte noch Regen prognostiziert, doch tatsächlich lag das Wettfahrtgebiet so glücklich am Rand des durchziehenden Tiefdrucks, dass es zwar den Wind, aber nicht den Regen mitbekam. Drei Wettfahrten bei mitunter böigem Wind bis zu vier Beaufort waren das Ergebnis des Tages. Durchaus anspruchsvoll war es, die richtigen Wenden und Schläge zu erwischen. Wie so oft – die richtige Kreuz brachte einen nach vorne, die falsche nach hinten. Die vierte Wettfahrt, gegen Abend noch unter inzwischen sehr drehenden und nachlassenden Winden gestartet, wurde abgebrochen.

Der Sonntag begann mit einer typischen Bodensee- Frühsommer-Impression: blasser Dunst über dem See, paradiesische Ruhe; nur ganz im Hintergrund das leise Läuten der Kirchenglocken. Also wandten sich die Segler zuerst den Angeboten aus der Küche zu: Weißwürste, Wurstsalat, diverse Vesper oder wahlweise Kaffee und Kuchen. Am späten Vormittag hatte sich die Sonne gegen den Nebel durchgesetzt und wir erwarteten nun, dass sich auch der Wind gegen die Flaute durchsetzen würde. Um den Prozess zu beschleunigen, entschied Jürgen Birkle als Wettfahrtleiter, dass wir dem Wind entgegenfahren würden. Heißt: die gesammelten Mannschaften – über 30 Boote – quer durch die Fährelinie zu schleppen. Mach das mal sonntags, wenn im Schnellkurs-Pendelverkehr alle 10 Minuten eine den Anleger verlässt! Aber irgendwie müssen die Fähre-Kapitäne auch segelbegeistert gewesen sein, denn sie fuhren ohne zu hupen einfach im großen Bogen um uns herum. Bis die Tonnen gelegt waren, drehte der Wind noch auf Nordost und blieb dann bei drei, in Böen bis vier Beaufort stabil, so dass zwei weitere Wettfahrten gesegelt wurden und die Teilnehmer das schlechteste Ergebnis aus der Wettfahrtserie streichen konnten.

Bei den Folkebooten siegte mit drei ersten und einem zweiten Platz Gerhard Kunze vom Seglerverein Purren, GER 461, mit klarem Punktevorsprung vor Egon Zimmermann vom Yachtclub Meersburg, GER 697, der in den gewerteten Läufen zweimal Zweiter, einmal Dritter und einmal Erster wurde, und Christoph Huber, Konstanzer Yachtclub, GER 602, der zweimal als Dritter, einmal als zweiter und einmal als erster in Ziel ging.

Trudelmaus: Stolperwelle und Windhose

Von Michael Fehlandt

Die Wettfahrtleitung brachte es bei der Preisverteilung auf den Punkt: „Seit langem wünschen wir uns eine Veranstaltung mit weniger als 20 Knoten Wind. Vielleicht klappt es nächstes Jahr."

Diesen Wunsch konnten einige der Teilnehmer wohl vorbehaltlos unterstreichen. Wieder einmal war die Trudelmaus-Regatta geprägt von viel Wind und Stolperwelle. Traditionell liegt der Regattakurs in der Bucht vor Heidkate. Unter vielen Seglern ist dieses Revier je nach Windrichtung entweder berüchtigt oder unbeliebt. Und je stärker der Wind, desto anspruchsvoller wird die Segelei. So auch diesmal für die 35 gemeldeten Boote, darunter neun Mannschaften aus Dänemark.

Was am ersten Tag anfangs noch mit moderaten Bedingungen umschrieben werden konnte, wurde im Laufe des Tages zu „Folkebootbedingungen". Der Wind frischte kräftig auf und die Welle passte nicht zur Windrichtung. Dennoch überzeugte am ersten Wettfahrttag die Crewleistung der Ylva – drei erste Plätze. Souverän segelte Ulf Kipcke mit seiner Crew den Parcours ab. Im Fußball würde man von einem lupenreinen Hattrick sprechen.

Nach dem Zieleinlauf der dritten Wettfahrt ging es zurück in Richtung Laboe mit Vorfreude auf Bier, Braten und Politur. Leider kam das angekündigte Gewitter etwa eine Stunde zu früh. Es kam ganz dicke – Wind mit bis zu 44 Knoten, Regen, der die Sichtweite erheblich reduzierte, eine Windhose wurde gesichtet und die Böen dauerten gefühlte 15 Minuten. Die dunkle Wolkenwand machte die Fahrt zum Hafen zur „Christlichen Seefahrt". Trotz allem haben die Teilnehmer das Unwetter ohne große Blessuren überstanden – Respekt.

Nach dem legendären Tombola-Abend, der eine oder andere hat jetzt genügend Politur für die nächste Winterarbeit, folgte der zweite Regattatag. Der Kurs wurde von der „Stolperfalle vor Heidkate" in die Strander Bucht verlegt. Ein sehr weiser Entschluss der Regattaleitung, denn der Wind war auch an diesem Tag heftig.

Per Jørgensen machte nochmals ordentlich Druck auf Ulf Kipcke, konnte den Gesamtsieg aber nicht mehr verhindern. Belohnt für seine Aufholjagd wurde Per mit dem zweiten Platz, gefolgt von einer weiteren dänischen Mannschaft um Hendrik Kold. Die starke dänische Präsenz war auch in der Ergebnisliste deutlich zu bemerken. Von den neun dänischen Mannschaften waren sechs unter die ersten zehn Plätze gesegelt.

Noch einige Anmerkungen in eigener Sache: Wir hatten an beiden Regattatagen Glück. Vom Gewitter blieben wir verschont, weil wir zur dritten Wettfahrt nicht mehr antraten. Auf dem Heimweg sahen wir das drohende Unheil noch über Kiel und Eckernförde heranziehen. Wir lagen sicher im Hafen, als das Unwetter zuschlug.

Am zweiten Regattatag waren wir froh nicht versenkt worden zu sein. Ein eigenes missglücktes Manöver ließ uns ohne Fahrt im Wind treiben. Nur weil Bernd Ehler reaktionsschnell wendete, wurde die Kollision vermieden. Dafür DANKE! Dass unser Manöver dann wenig später dazu führte, dass uns ein anderes Boot das Ruderblatt abfuhr, weil ein Ausweichen seinerseits nicht mehr möglich war, verbuche ich ebenfalls unter Glück im Unglück – nur Sachschaden. Und dafür gibt es die Versicherung. Und wir durften die wunderbare Erfahrung machen, dass ein Folkeboot ohne Ruderblatt hoch am Wind segelbar ist, Wenden inklusive. Es dauerte ein wenig bis wir abgeschleppt wurden und wir hatten Zeit zu üben.

Und zum Schluss: Eigentlich hätte den Bericht über die Trudelmaus der fünfte Deutsche in der Ergebnisliste schreiben sollen, so lauten die Abmachungen. Leider fühlte sich der Kollege nicht daran gebunden – das Fazit wäre dann wohl anders ausgefallen. Und ein großes Danke an Sönke Durst und seine Mitorganisatoren für die gelungene Trudelmaus.

Eck-Days 2013

von Erika Beyerle
F GER 220 Bacchus

Am Mittwoch gegen 23:00Uhr stehe ich vorn an der Straße, mit Seesack, Gummistiefeln, Proviant und Kaffee schon getankt. Müde, obwohl ich mich extra noch kurz hingelegt habe. Am Ende der Straße tauchen zwei Scheinwerfer auf, Gerhard kommt und holt mich ab. Er war noch in einem Konzert, hat seine Frau nach Hause gebracht und jetzt starten wir in Richtung Eckenförde, Segelclub. Das Navi zeigt an, dass wir voraussichtlich um 7:38 Uhr ankommen werden.

Durch den Regen nordwärts, zwischendurch Pausen zum Tanken, Benzin und Kaffee, und zum Fahrerwechsel, die Kasseler Berge mit ihren Kurven, in der Mitte reiht sich eine Baustelle an die nächste, irgendwann wird es anstrengend, die Spur zu halten vor lauter Regen und gelben Lichtern, die im Dunkeln ihre dreidimensionale Bedeutung kaum vermitteln. Gegen fünf wird es schon heller, dann wird es flacher und die Autobahn wirkt plötzlich großzügiger. Im Sonnenaufgang hinter dem Nebel nochmal einen Kaffee und ein Croissant, dann geht es durch dampfende Wiesenlandschaften, immer mehr Windräder neben der Straße und schließlich Hamburg, der Elbtunnel. Um 7:38 Uhr fahren wir in Eckernförde am Segelclub auf den Parkplatz. Das Navi war wirklich präzise.

In der Luft und auf den Booten sind noch die Spuren von regnerischem Wetter zu sehen, doch alle versprechen uns: Es wird aufklaren. Und ein Frühstück, das die Seglerfreunde für uns organisiert haben, bringt uns wieder auf die Beine. Fritze sei Dank!

Für den Donnerstag und Freitag haben Fritz Schaarschmidt und Sönke Durst ein Ranglistentraining organisiert. Zusammen mit Elly und Gerhard bin ich auf der Sinus von Dieter Pohlmann auf dem Wasser unterwegs. Wir üben Starts, Trimm, Steuern, Tonnenrunden und was zu erfolgreichem Regattasegeln sonst noch dazugehört. Am Anfang sind wir gar nicht schlecht, aber mit der Zeit spüre ich immer mehr, dass ich in der letzten Nacht einfach zu wenig geschlafen habe.

Anders als erwartet, falle ich aber trotzdem nicht sofort nach dem Festmachen am Steg in einen komatösen Schlaf, sondern bin noch mit Yvonne auf der Suche nach ein paar anderen Eckernfördern in der Stadt unterwegs. Und obwohl ich ein bisschen später in der Bergstraße nur kurz den Autoschlüssel von Gerhard holen will, um zu meinen Gastgebern zu fahren, dauert es dann noch länger als eine Stunde, bis ich im Bett liege.

Der nächste Tag bringt frischen Wind. Und neue Herausforderungen. Die Bahn ist plötzlich so kurz. Klar, das macht schon Sinn, wenn man eigentlich Starten und Runden trainieren will, aber trotzdem, es macht die Sache auch irgendwie ein bisschen hektisch. Haste dich kaum vor die Fock auf die Bugspitze gesetzt, musste schon wieder nach hinten rennen. Es ist ein bisschen wie Kniebeugen machen. Gerhard stellt mehr als einmal fest, dass die Erfahrungen eines Vorschiffsmannes für ihn völlig neue sind. Bei einer unserer Halsen wird Elly von der Großschot Gerhard sozusagen in den Arm geworfen, aber er hat sie irrtümlich mit dem Kopf aufzufangen versucht. Doch außer einer Prellung der Nase ist zum Glück nichts passiert. Elly braucht nur einen benommenen Moment, bis sie wieder einsatzfähig ist. Mit einem leichten Gefühl von Chaos an Bord fahren wir am Ende des Tages zurück in den Hafen.

Am Abend findet bei Schaarschmidts in der Bergstraße der Flottenabend statt. Die Bude voll, die Stimmung gut, der Ofen schön warm, das Essen lecker. So unkompliziert und entspannt, wie Perdita die Organisation beschrieben hat, kann es gar nicht gewesen sein, es sieht alles sehr klug arrangiert und sorgfältig vorbereitet aus. Und der Plan ist voll aufgegangen. Man kann richtig spüren, wie die Leute sich wohlfühlen.

Morgen werden Gerhard und ich bei Sönke Durst auf der Hasta la vista mitsegeln. Da wir mit Sönke keine Verabredung getroffen haben, müssen wir versuchen zu schätzen, wann wir am Hafen sein sollten; Ergebnis: „Der erste Start ist um elf, also um halb zehn?“

„Der frühe Vogel fängt den Wurm!“, vielleicht ist das einer der wichtigsten Hinweise für Erfolg auf der Bahn, wer weiß? Jeden-

Einsatz als Crew bei Sönke (oben)
Rolf, Elly und Dieter auf der Sinus (unten)
Die Fotos sind von Udo Hallstein. Wir danken herzlich für die freundliche Genehmigung zum Abdruck.

falls: Ich sitze um kurz vor neun beim Frühstück, als Gerhard mir am Telefon mitteilt, was er von Fritz erfahren hat, Sönke sei „einer von der frühen Sorte“. Und schon zehn Minuten später gibt er mir noch eine Instruktion, wo ich so schnell wie möglich auf dem direkten Weg knapp vorn Liegeplatz hinfahren soll. Und als ich, nach unserem selbst gestrickten Zeitplan noch relativ korrekt, schwungvoll einparke, stehen die beiden Männer schon fertig aufgetakelt mit den Festmachern in der Hand da und kaum bin ich an Bord, werden die Leinen losgeworfen.

Die Rollen werden verteilt, wir lernen so schnell wie möglich Sönkes Layout auswendig (Bei uns auf den Booten sind die Reihenfolgen und Farben ganz anders.) und konzentrieren uns auf die bevorstehenden Herausforderungen. Obwohl Sönke erklärt hat, die Taktik des Tages sei es, möglichst früh auf den Anlieger zur Tonne zu gehen, um Situationen zu vermeiden, die ein eingespieltes Team erforderlich machen würden, kommt es dann doch mitunter anders. Aber wir kriegen es insgesamt ganz gut hin. Ein elfter, ein vierter und ein neunter Platz. Fünfter in der Tageswertung, ausbaufähig, aber auch kein totaler Reinfall.

Wir genießen Kostproben der regionalen Spezialitäten, erzählen uns gegenseitig Witze im jeweiligen Dialekt und graben alte Anekdoten aus, die die Beziehungen zwischen Eck und dem Bodensee in den letzten zwanzig Jahren hervorgebracht haben. Auch das gehört zu den Momenten, in denen so ein richtig echtes Gefühl von Urlaub den Raum durchflutet, auch wenn es nur vier Tage sind.

Am nächsten Morgen (Wir haben gelernt! Gerhard und ich stehen um 8.30 auf der Matte.) geht es in die letzten beiden Wettfahrten. Ich darf vermutlich ohne falsche Bescheidenheit sagen, dass mir an diesem Tag die entscheidende Rolle zufällt, die uns endgültig nach vorne fährt: Der Gewichtstrimm. Ich nehme das Ergebnis am besten vorweg: Wir sind erster und sechster geworden. Wie genau wir das geschafft haben, weiß ich leider nicht, weil ich die meiste Zeit unten in der Kajüte neben dem Mast saß und …, eben naja. Gewichtstrimm halt. So viel kann ich zumindest sagen: Man kriegt von dem, was im Feld so los ist, kaum was mit. Aber vermutlich haben die Segel, die auf der Hasta la vista angeschlagen waren, auch ihren Teil dazu beigetragen und Sönke und Gerhard haben wohl auch noch die eine oder andere richtige Entscheidung getroffen, taktischer Natur.

Jedenfalls hat uns der zweite Tag in der Gesamtwertung noch zwei Plätze nach vorne gebracht. Gerhard und ich gehen bei Sönke von Bord mit dem Gefühl, dass wir uns zumindest so anständig geschlagen haben, dass er sich wohl nicht geärgert haben wird, uns an Bord genommen zu haben. Sönke, an dieser Stelle nochmals Danke für eine super Regatta, immer gute Stimmung und viele Anregungen. In Zukunft werde ich den Fockbaum auch so am Segel anschlagen wie du!

Und dann heißt es wieder Abschied nehmen, bis nächstes Jahr. Das Navi zeigt an: Wenn auf der Straße alles läuft, werden wir um 2:53 Uhr zu Hause sein.

45. Eck-Days erfolgreich zu Ende

Segeln auf der Ostsee

Eng geht es auf der Bahn in der Eckernförder Bucht zu. Kein Teilnehmer will auch nur einen Zentimeter verschenken. HALLSTEIN

ECKERNFÖRDE Fast war es wie Straßenbahnfahren, als die 25 Boote bei den 45. Eck-Days des Segelclubs Eckernförde (SCE) ihren Besten, darunter acht Teams vom Bodensee, zwei aus Berlin und ein Boot aus Dänemark, ermittelten. „Up and down“ war die Kursvorgabe aus der Segelanweisung, die Windrichtung mit Südsüdwest gab die längstmögliche Distanz vor: Start auf Höhe Hemmelmark mit Kurs Richtung Altenhof, wo zunächst der Wendepunkt und das spätere Ziel lag.

„Wir mussten außerhalb des Sperr- und Warngebiets bleiben“, beschreibt Wettfahrtleiter Dr. Walter Sperlich die Problematik bei der vorherrschenden Windrichtung. Gesegelt wurden fünf Wettfahrten, drei davon am ersten Tag. Je Start musste die Distanz zweimal durchsegelt werden.

Herrschten auf der Nordseite der Bucht noch gute Windbedingungen, machte sich beim Näherkommen an die Leemarke immer stärker der Einfluss der Steilküste bemerkbar, der zeitweilig ein direktes Anliegen auf die Bahnmarke für Segler auf der linken Seite ermöglichte. Die Segler, die sich für die rechte Seite des Seegebiets entschieden, wurden teilweise mit mehr Wind belohnt, sodass sich die Positionen in der Reihenfolge mit jeder Bahnmarkenrundung pro Wettfahrt ständig verschoben. Auch blieb die Windstärke nicht konstant, in den Spitzen wurden am ersten Tag bis fünf, tags darauf bis sieben Windstärken gemessen. Während die restlichen Starts problemlos liefen, musste der erste Start nach etlichen Frühstartern zweimal wiederholt werden. „Da fehlt aufgrund des langen Winters einfach noch die Routine“, stellt Sperlich fest, der den langjährigen Wettfahrtleiter Peter Goos vertrat.

Mit dabei waren, wie schon in den vergangenen Jahren, neun Segler vom Bodensee. Aus langjähriger Freundschaft entwickelt, stellen jedes Jahr SCE-Segler ihre Boote für die Teilnahme zur Verfügung. „Hier oben habt ihr einfach mehr Wind“, sagt die Folkebootklasse-Obfrau Elly Kaspar aus Kressbronn. Sie lobte das Bestentraining an den beiden vorangegangen Tagen, bei dem in zwei Gruppen auf wichtige Schwerpunkte wie Segel- und Bootstrimm eingegangen wurde. „Gerade für uns Binnenländer war es eine gute Vorbereitung“, sagt Kaspar.

Knapp war das Ergebnis auf den ersten beiden Plätzen: Trotz Punktegleichstand wurde auch in diesem Jahr Christoph Nielsen aus Berlin erneut Gesamtsieger. Mit zwei ersten und einem zweiten Platz wies er in den Teilergebnissen bessere Werte vor, als Dirk Rohrbeck mit Crew von der Cara. Erfolgreichster Teilnehmer vom SCE war Arne Brach auf Sandeman mit einem achten Platz, direkt gefolgt von Fritz Schaarschmidt auf seiner Rennschnecke. Letzterer zeigte sich auch für die Gesamtorganisation verantwortlich.

Ergebnisse

1. „Chiquita“, Christoph Nielsen/ Klaus Reichenberger/ Torben Dehn; SV03 Berlin
2. „Cara“, Dirk Rohrbeck / Rainer Rehbehn / Olaf Jahnke; Wassersport-Vereinigung Mönkeberg (WVM)
3. „Hasta lavista“, Sönke Durst / Gerhard Kunze / Erika Beyerle; Laboer Regattaverein (LRV)
4. „645“, Andreas Blank/ Katja Knegendorf/ Konrad Sagebiel; Segler Club Gothia (SCG)

Udo Hallstein

Nachdruck des Zeitungsausschnitts mit freundlicher Genehmigung der Eckernförder Zeitung
Quelle: sh:z/Eckernförder Zeitung, 15.05.2013, Text/Foto: Udo Hallstein

Longdrinkgläser gewinnen

von Bernd Ehler

Wenn wir Gäste haben, decke ich immer die Longdrinkgläser von Folkebootregatten. Ich mag die und gebe gerne damit an. Fast kommt es zum Streit darüber, wer und warum welche Platzierung zugeteilt bekommen hat. Immerhin ist auch ein erster dabei und viele achte und sechste. Einige Folkesegler sagten mir aber auch schon, sie können die Dinger nicht mehr sehen.

Ich aber möchte wieder Gläser gewinnen, also kehre ich in dieser Saison als Steuermann mit meiner Charlotte zurück. Seit 2008 habe ich keine Folkebootregatta mehr gesteuert, sondern bei Asta als Mittelmann und Vorschoter schöne Erfolge ersegelt. Jetzt starte ich wieder mit der bewährten Crew Catharina 'Catha' Friedrichs und Karsten Moeller. Karsten ist wie ich eigentlich auf Großbooten groß geworden und zu Haus und so holen wir auch mal alte Geschichten vom Commodore's Cup 1996 und ähnlichem raus.

Zeit zu trainieren haben wir nicht, also heißt es alle Regatten auch zum Lernen zu nutzen und immer mit Spaß und Lust gutes Handwerk abzuliefern. Ergebnis ist nicht wichtig, sondern Zusammenarbeit und Vertrauen aufzubauen und früheres aufzufrischen. So hoffe ich, könnte es laufen. Und dann? Vielleicht unter die ersten zehn oder schnellstes Holzboot?

Eck-Days bestimmen das Bild auf der Bucht

ECKERNFÖRDE Seit 1968 gibt es die Eckernförder Frühjahrsregatten, kurz Eck-Days genannt. Sie gehören mit der 45. Auflage zu einer der ältesten Traditionsregatten des Segelclubs Eckernförde. Inzwischen sind sie nur den Folkebooten vorbehalten. An diesem Wochenende werden 26 Teilnehmer, darunter neun vom Bodensee, zwei aus Berlin und einer aus Dänemark das Bild auf der Eckernförder Bucht bestimmen, wenn es in fünf Wettfahrten darum geht, den Besten zu ermitteln.

Gesegelt wird die Regatta, die zugleich auch Landesmeisterschaft von Schleswig Holstein ist, auf der Regattabahn zwischen den Tonnen 2a und 4a der Schießbahnbegrenzung auf der Eckernförde Bucht.

Mit dabei ist auch Christoph Nielsen mit seiner Crew von der Segelvereinigung 1903 Berlin, er will seinen Vorjahressieg verteidigen, aber auch der amtierende Deutsche Meister Ulf Kipcke vom Kieler Yachtclub wird seinen Anspruch auf dem Pokal geltend machen.

Start der ersten Wettfahrt unter der Leitung von Dr. Walter Sperlich (SCE) ist heute, 11 Uhr, und am Sonntag um 10.30 Uhr folgen weitere Wettfahrten im Anschluss. Gesegelt werden fünf Wettfahrten, die nach dem Low-Point-System gewertet werden. Bei mehr als drei Wettfahrten können die beiden schlechtesten Ergebnis gestrichen werden. Die Ehrung der Sieger findet eine Stunde nach Ende der letzten Wettfahrt statt. Für das erste Drittel, jedoch maximal zehn Teilnehmer, wird es Punktpreise geben. Die Vergabe der gestifteten Wanderpreise erfolgt gemäß den Stifterregularien. *uha*

Beim Bestentraining helfe ich Asta nochmal aus und hole mir wertvolle Hinweise zum Jumpertrimm. Schon früher haben wir die Jumper viel getrimmt, bei uns an Bord ist die Jumperverstellung neben dem Fockfall auf beide Seiten umgelenkt. Unterliek und Cunningham sind nur zentral oder gar nur am Mast zu verstellen, da wir die echt selten anfassen.

Den Masttrimm passen wir schnell an, 2008 haben wir mit viel Mastfall aufgehört, ich hatte sogar die Wanten kürzen lassen. Seitdem stand der Mast einfach so drin, die Wanten und das Vorstag fest fürs Fahrtensegeln. Meiner Erinnerung entnehme ich, dass wir ein wenig Probleme vorm Wind hatten, also stelle ich den Mast kurzerhand gute drei Zentimeter auf der Schiene zurück. Die Wanten messen wir neu ein, damit der Mast senkrecht im Schiff steht, und stellen sie dann noch nach Gefühl lose ein.

Dann ist schließlich alles neu und doch gewohnt. Überraschend gut laufen die Starts bei den Eck-Days, ich hatte doch früher Probleme mit dem Timing, dachte ich. Jetzt sind wir immer mit Schwung an der Linie. Allerdings haben wir uns noch nicht an die von Lütti, Ulf und Walther reservierten Plätze unten am Fass rangetraut. Das sonstige Regattahandwerk haben wir aber auch nicht verlernt. Nur mit der Trimmumstellung bei den wechselnden Bedingungen kommen wir noch nicht so gut zurecht. Und immer wenn dieses Speedbuilding nicht funktioniert, kommt es zu einer doch sehr bekannten Situation, in der wir z.B. auf der Startkreuz im dichten Feld gut neben Ulf Kipke herfahren und dann ein, zwei Schiffslängen verlieren. Und schwupps ist der freie Wind weg, sind die Optionen verschwunden, können wir nicht mehr auf Winddreher reagieren. Am Ende ist Ulf erster, wir 15. Oder so ähnlich mit anderen Beteiligten.

Am zweiten Tag läuft es dann noch besser. Die Bedingungen sind immer noch wechselhaft, was getoppt wird durch eine wunderschöne Schauerbö, durch die dann Karsten endlich und eindeutig Recht bekommt: „Wir sollten nach rechts!". Es kommt wie erhofft: Starkregen, kräftiger Winddreher und wir kommen mit einem Anlieger als zweite zum Luvfass. Den Kurs zur Leetonne denken wir uns aus, sehen können wir nichts. Es passt und wir werden zum Abschluss einmal erster.

Die beiden Streithähne Ulf Kipke und Lütti Nielsen liefern sich ein leicht übertriebenes Geplänkel auf und abseits der Bahn. Ulf wird von Lütti erfolgreich nach hinten gesegelt aber auch Lütti hätte seinen Sieg beinahe noch weggegeben, am Ende steht ein denkbar knapper Sieg punktgleich mit Dirk Rohrbeck aus Laboe. Ich hoffe die beiden Crews hatten auch ihren Spaß dabei. Lütti gewinnt jedenfalls das schöne Modell im Glaskasten für immer und nimmt es mit nach Berlin.

Zum Abschluss sind wir zufrieden, wir sind fünfter und haben von unseren Gastgebern selbstgemachten Kuchen intus. Und Flottenchef Fritz hat mir versprochen, dass es im nächsten Jahr wieder Gläser gibt. Und vielleicht stiftet ein Berliner Verein ein wunderschönes, repräsentatives Longdrinkglas als neuen Wanderpreis.

Nachdruck des Zeitungsausschnitts mit freundlicher Genehmigung der Eckernförder Zeitung
Quelle: sh:z/Eckernförder Zeitung, 11.05.2013,
Text: Udo Hallstein

Tegeler Auftakt / Tegeler Kanne

von Sabine Knegendorf

Endlich wieder nach der ewigen Winterpause die erste Regatta in Berlin, auf nach Tegel!!!

Mast legen, Außenborder anhängen, auf dem Wasserweg lostukkern, durch die Spandauer Schleuse und schon ist man in der typischen Tegeler Idylle. Kleine Inseln, Natur pur, teilweise kein einziges Boot auf dem Wasser. Selbst die Dampfer nehmen Rücksicht und fahren langsam!

Am Samstag sind jedoch 18 Schiffe an der Startlinie bei 3 Windstärken aus NNW und es ist kalt. Wir starten in Lee am Fähnchen, schnell klappt das ganze Feld um auf Steuerbord. 1001-Nacht (Peter Hahn), der in Luv am Schiff gestartet ist, liegt klar vorn. Daran ändert sich bis zum Ziel nichts. Zweiter wird Günter Dörband, Dritter sein Clubkamarad Harald Libuda mit gechartertem Schiff von Michael Frank. Wir hatten am Leefass trotz Innenposition und Wegerecht großes Gedränge, konnten nicht eindrehen. Egal, Hauptsache das Schiff ist heilgeblieben! Danach war Ehrgeiz, Konzentration und Motivation weg, Vorletzter im Ziel!

In der 2. Wettfahrt gab es ein spannendes Match zwischen Rainer Kiewning und seinem Sohn Lars, der mit Karen Merdas Boot und ihren beiden Söhnen sehr schnell unterwegs war. Auf der Zielkreuz konnten wir uns zwischen den beiden Kiewnings behaupten und wurden Zweiter. Zur Belohnung gab‘s erst mal ‘nen Sherry!

Die 3. Wettfahrt konnten wir vor Günter Dörband und Udo Pflüger gewinnen.

Doch am Ende stand Rainer Birkenstock als Gesamtsieger der Tegeler Kanne fest, da er eine gleichmäßige Serie ohne Ausrutscher vorzuweisen hatte, denn am Sonntag konnte wegen ständig drehendem und unbeständigem Wind keine 4. Wettfahrt gestartet werden.

Die Gastfreundschaft des SVT war wieder mal bemerkenswert. Auch kleine Vereine sind in der Lage, eine gelungene Veranstaltung durchzuführen!

Ein Bericht zur Gothenschild

von Rainer Birkenstock

Der Wecker klingelte um 7:30 Uhr. Draussen Regen, kalt aber Wind, früh aufstehen ist nicht mein Ding.

Im Club sind meine Vorschoter schon an Board, Boot ist startklar! Soviel „Drive“ möchte ich morgens auch einmal haben. Vorhersage Wind 3–4, in Böen 5–6 Bft. Also, Wanten und Jumpers fester (bei weicherem Mast), Ölzeug an und raus. Gesegelt wird auf der Grossen Breite, bei Nord- West nicht so berauschend, weil die Luvtonne immer Landabdeckung hat. Naja, den Anderen geht es ja genauso.

Ein paar Kreuzschläge, Kompass eingestellt und dann warten auf den Startschuss. Beim ersten Start kamen wir nicht aus den „Pötten“, ein „Segelkamerad“ der etwas über uns lag, merkte nicht, dass man schnell umlegen musste und fuhr mit uns in die „Grütze“. Danach befanden wir uns im letzten Drittel und hatten Arbeit vor uns! In dieser Wettfahrt fuhren wir unseren Streicher mit Platz 14, bei 27 Booten.

Vor der nächsten Wettfahrt fragte mich Alexander, ob ich eigentlich noch den „Mastbruchpreis“ besitze? „Leider“, sagte ich und der nächste Start erfolgte. Ca. 10 Minuten später meinte Alex, den Preis sei ich los und zeigte in eine Richtung. Zwei Folke kreuzten „die Klingen“, aber es gab keinen Sieger. Beide Masten kamen runter, den Preis war ich los!

Die zweite und dritte Wettfahrt war besser und wir landeten unter den ersten 10 Booten (5. und 7. Platz). Vor dem 3. Start fuhr ein Folke auf „Mannis“ (Krusche) Vorschiff und zerriss ihm seine Fock, na Danke! Gerade war das Boot frisch lackiert worden. Apropos lackieren, wenn meine Backskisten doch aus Teak wären! Mahagoni lackiert und nass, dass ist die „Krönung“ für die Vorschoter.

Die Spitze hatte sich schon mit Andres Blank, Ralf Strzelecki und Lars Kiewning herauskristallisiert. Nur noch da ging es um den „Topf“.

Nach den Wettfahrten 1 Stunde gegenan nachhause segeln bei 9,5 Grad, es gibt Schöneres! Im Club, nach „heißer Schokolade mit Schuss“ (Rum), ging es uns wieder besser. Am Abend gab es im SC Gothia ein sehr leckeres Spanisches-Buffet mit Freibier/ Getränken.

Sonntag „Höchststrafe“ bei Dauerregen, Wind 4–5 in Boen 6–7 Bft. Oh nee, man ist ja keine 50 Jahre mehr?! Bei mehr West als Nordwest gab es eine kleine Kreuz, quer über die „Breite“. Heute waren wir gleich gut drauf und segelten einen 3. und 5. Platz.

Andy und Katja zeigten der harten Konkurrenz, wie man bei Starkwind zu zweit und aufrecht (Traveller!) segeln kann. Sie hatten wahrscheinlich noch das „Bestentraining“ in Eckernförde im Blut. Mit einem 1. und 4. Platz gewannen sie vor den punktgleichen Lars Kiewning und Ralf Strzlecki. Wir waren mit dem 5. Platz („Pressepreis“) sehr zufrieden, nur sollte man überdenken, die Regattastrecke bei Regen zu überdachen!?!

Glücksburger Pokalwettfahrten Wir waren auch mit dabei!

von Fabian Gäde

Schon im Winter haben wir die Wettfahrten geplant, weil wir sehr gerne zu Gast in Glücksburg sind. Das Ambiente, die Gastfreundschaft und das soziale Umfeld sind dort immer wieder ein herausragendes Merkmal.

Am 8. und 9. Juni war es dann endlich soweit und es wurde in Glücksburg die Pokalregatta ausgetragen. Wir segelten zwischen

Schausende und der dänischen Küste. Am Samstag war eine dichte Wolkendecke am Himmel und der Wind blies mit 3 bis 4Bft. Es gingen 20 Folkeboote an den Start. Wir waren nicht die einzige Klasse auf der Regattabahn. Mit uns waren noch die 505er und die 29er unterwegs. Das Segeln mit den 29ern gestaltete sich schwieriger als gedacht. Auf der Vorwindstrecke übersah man die Boote wegen ihrer durchsichtigen Segel, sie machten aber durch viel Geschrei auf sich aufmerksam.

Gegen Nachmittag riss der Himmel auf und die Winddreher blieben aber leider bestehen. Der Wind drehte manchmal in einer Böe um 40 Grad und wie es meistens so ist, nicht zum eigenen Vorteil. Es stellte sich heraus, dass meistens die rechte Seite auf der Kreuz bevorteilt war. Man musste schon ins Extreme fahren, um etwas herauszuholen. Alle Boote kamen fast heil wieder in den Hafen. Nur bei GER 656 (Rennschnecke) fehlte eine kleine Ecke der Scheuerleiste. Nachdem die Boote im Hafen fest lagen und abgedeckt waren, gab es bei Sonnenschein ein kühles Stegbier. Bei dieser Gelegenheit stellte der alte Flensburger Flottenobmann Robert Winkler den neuen Flottenobmann Jan-Hinnerk Alberti vor.

Am ersten Tag führte Michael Fehlandt mit Carsten Gerdes–Götz und Holli Dittrich, dicht gefolgt von uns auf GER 918 mit Ernst Gäde, Jörg Niklas und mir.

Am Sonntag wurden die letzten zwei von fünf Regatten gesegelt. Die Wettfahrten verliefen alle nach Plan. Durch die drehenden Windverhältnisse wurde die Liste vom Vortag komplett durcheinander gewürfelt. Nur das führende Schiff GER 1095 blieb an der Spitze und gewann den Glücksburger Pokal! Heino Haase wurde zweiter vor Eric Köster aus Dänemark. Leider konnten wir den zweiten Platz nicht halten und wurden Fünfter. Damit bekamen wir die ehrenvolle Aufgabe, diesen Bericht zu schreiben.

Gleichzeitig wurde die Flensburger Flottenmeisterschaft ausgetragen. Leider konnte Robert Winkler den Titel nicht verteidigen. Es gewann Holger Reimer, Haymo Jepsen und Lasse Reimer (GER 301).

Nachdem alle Boote gekrant waren oder für die Heimfahrt im Hafen bereit lagen, versammelten sich alle Klassen auf der tollen

Terrasse des FSC. Es war eine sehr große Anzahl an Seglern, denn es segelten insgesamt sechs Klassen auf zwei Bahnen. Ein Lob an die Regattaleitung für die wieder hervorragende Organisation und die fair ausgelegten Bahnen.

Es war ein schönes, für mich aufregendes, Segelwochenende in Glücksburg und ich freue mich schon wieder auf die Glücksburger Pokalwettfahrt im nächsten Jahr.

Mehr als nur Segel- und Regattatraining

Ein Bericht vom Offenen und Ranglistentraining im SCE in Eckernförde im Mai 2013 von Johannes Thaysen

Bei besten Wind- und Wetterbedingungen folgten fünf Boote für das Offene Training und acht Boote für das Ranglisten-Training der Einladung der DFV nach Eckernförde. Sogar vom Bodensee waren drei 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.

An den beiden Abenden sorgte Sönke besonders für die auswärtigen Segler, indem noch gemeinsam Essen gegangen wurde und so Gelegenheiten zum Kontakte knüpfen ermöglicht wurden. Zukünftig könnte diese Abendgestaltung aber noch weiter ausgebaut werden, um den Austausch und damit auch den Zusammenhalt unter den Seglern zu intensivieren. Dafür ist es jedoch auch erforderlich, dass die Ortsansässigen nicht gleich nach dem Segeln nach Hause fahren, sondern noch eine Weile bleiben. Das wäre dann das Leben des Folkespirits. Es lässt sich halt immer noch etwas verbessern.

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!

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT–MØLLER

NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

1946–2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

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

Max Oertz Regatta – und der Sommer beginnt

von Britta Rosehr

Hochwasser im Süden, Regen und eisige Kälte an den Wochenenden vorher. Kaum zu glauben, dass Petrus wieder so schönes Wetter für unser Max Oertz Wochenende bereitgestellt hat. Ich glaube fast, er sitzt im Orga-Team immer heimlich mit am Tisch.

Tatsächlich waren die Bedingungen perfekt. Eine große Zahl der Teilnehmer war schon am Donnerstag angereist, um an den Up and Down Wettfahrten am Freitag teilzunehmen. So konnte Wettfahrtleiter Christian Blunck mit seinem Team gut 40 Jachten, darunter drei schöne Folkeboote, auf die Bahn schicken, um bei flotter Brise zwei Wettfahrten segeln zu lassen. Der Wind drehte zwar ein wenig, aber das tat der Segelfreude bei strahlendem Sonnenschein überhaupt keinen Abbruch. Die vorwiegend dänische Juniorboot-Flotte war daher auch ein wenig traurig, dass ihre Bahn so kurz war und sie nach einer Runde schon das Ziel passieren mussten. Die größeren Jachten hatten zwei und drei Runden zu segeln. Das Spinnaker setzen und bergen gestaltete sich bei diesen Bedingungen schon als sportlich.

Zurück im Hafen sah man allerdings nur glückliche Gesichter, die mit ihren schönen Schiffen für die Landratten nun wieder eine großartige Kulisse im Hafen bildeten.

Der Netzplatz war gut besucht, auch die tolle kulinarische Versorgung der Segler und Seglerinnen ließ wieder mal alle zusammen rücken. Der ersten Siegerehrung folgte das fast schon traditionelle

Spargelessen. Die gemütliche Nähe im Cockpit ist ja fast nichts gegen ein prall gefülltes Zelt mit spargelhungrigen Seglern. Das Ganze wurde noch getoppt von einem Dessert, das in einer antiken Kinderbadewanne angerichtet war. Nicht nur optisch ein Genuss. Doch man merkte schon, dass der Wind seinen Tribut forderte. Freitagabend waren viele relativ schnell auf ihren Schiffen verschwunden, ob vor Erschöpfung oder sportlichem Ehrgeiz bleibt offen.

Geschmackvoll ging‘s erst mal wieder los. Das Frühstücksteam hatte wieder liebevoll das Buffet dekoriert und alle Segler fanden im Sonnenschein ein Plätzchen zum Schnacken und Frühstücken.

Anscheinend war nicht nur das Wetter sommerlich, auch die Kulturabteilung (gegenüber) und das Kulinarische (oben). Der Nachtisch und das Brötchenboot lässt staunen.

Auch der Schützenkönig von Neustadt wurde an diesem Samstag ermittelt und die Schützen zogen mit ihrem Umzug am Netzplatz vorbei. Wer nun wen bestaunt ist ja manchmal auch die Frage im Zoo, aber Segeln in Uniform hat sich bisher zum Glück nicht durchgesetzt. Und warum die erwachsenen Männer ihr Silberbesteck auf ein Brett nageln und durch die Stadt tragen habe ich auch noch nicht verstanden. Egal, Konzentration war angesagt, denn heute ging es noch mal um die Wurst.

Die eigentliche Max Oertz Regatta am Samstag wurde bei deutlich weniger Wind als am Freitag ausgesegelt. Für die ein oder andere ältere Lady (ich meine natürlich die Schiffe!!) sicher bessere Bedingungen als Freitag. Und so segelten wieder bei drehendem Wind und Sonnenschein fast 70 Boote um die Trophäen.

Wir hatten bei dieser Regatta Ulli und Urtes Sohn Sander mit an Bord von „Coima“. Mit seinen 11 Jahren hat er toll gesegelt und bei den Manövern mitgemacht. Aus meiner Sicht sollte Segeln genauso sein. Für alle was dabei, nicht so lange auf dem Wasser, alt und jung in einem Boot und schöne gesellige Stunden an Land zum quatschen, schauen und genießen.

Auch der Samstag schloss wieder mit nachmittäglicher Musik auf dem Netzplatz und einem Zauberer, der wie so oft alle zum Staunen brachte. Die abschließende Siegerehrung und der Tanzabend mit der obligatorischen Jessen und Melzer Band endete dieses Mal pünktlich um 24.00Uhr.

Am Sonntag hieß es wieder Abschied nehmen. Der Wind hatte stark zugelegt, so dass sich einige entschieden, nach dem Frühstück die Boote in die umliegenden Vereine und Liegeplätze zu verholen und lieber mit besseren Bedingungen den Heimweg anzutreten.

Von Petrus also wieder eine Punktlandung für die Max Oertz Regatta, vielen Dank!

Schleipokal

von der Mannschaft der F GER 825 Troldanden Hans Gebhard Friese, Volker Stern, Andreas Goebel

Jetzt ist es das vierte Mal, dass wir am Schleipokal teilnehmen und wir lassen uns auch nicht davon abhalten von Kiel bis nach Schleswig zu segeln. Wir haben am 1. Mai das Schiff auf eigenem Kiel dorthin gebracht. Bis Schleimünde haben wir die Dieselfock gesetzt. Danach konnten wir Segel setzen und in Kappeln die Wartezeit mit Eisessen beim Italiener überbrücken. Später haben wir bei 3–4Bft. die Reise weiter über Arnis, Lindaunis, Missunde, Stexwiger Enge unter Segeln bis zum SSC fortgeführt. Ein wunderschöner Segeltag und nach sieben Stunden wurden wir abends von Traute wieder abgeholt.

Wie immer sind wir herzlich im Schleswiger Yachthafen aufgenommen worden und es war kein Problem mit einem Liegeplatz: „Legt euch einfach dorthin, das klappt schon, wir regeln das.“

So konnten wir guten Gewissens erst am Samstag mit unserm Trailer aus Kiel anreisen. Das Boot war ja schon da und wir wollten zurück trailern. Erfreulich war es auch, dass von den 16 gemeldeten auch wieder zwei Dänen dabei waren. Bei drehenden Winden um WNW hatten wir bei 4-5Bft. zwei schöne anspruchsvolle Wettfahrttage. Die Anreise auf das Regattagebiet war vor dem Wind immer entspannt, nur bei der Rücktour wurden einige von der schlickigen Schlei ausgebremst.

Am Samstagabend wurde köstlich Spanferkel satt und Freibier aufgetischt und wir hatten einen schönen Abend bei Klönschnack und Dönschers beim SSC, der auch gleichzeitig Ansegeln veranstaltete.

Sönke Durst F GER 564 hatte am zweiten Tag seinen Vortageserfolg nicht verteidigen können. Er wurde vierter hinter Heines Nielsen F DEN 930 aus Kolding. Zweiter wurde Achim Bleifuß F GER 911 als Lokalmatador und erster wie im letzten Jahr Jonny Jörgensen F DEN 972 aus Dänemark.

Wir danken Klaus Kahl und Yul Wolff und deren Helfer für die vorzügliche Organisation des Schleipokals. Gerne kommen wir wieder und können allen Anderen diese Veranstaltung auch empfehlen.

Deutsche Meisterschaft

Der Verein Seglerhaus am Wannsee lädt zur Deutschen Meisterschaft nach Berlin ein

Das Segelrevier wird der Berliner Wannsee und die Unterhavel sein, siehe Übersicht.

Das große und geräumige Seglerhaus verfügt über den Großen Saal, die Terrasse, das Terrassenzimmer und die Raubritter-Bar, daneben über genügend Umkleideräume und Duschen, ein besetztes Sekretariat und Regattabüro sowie einen Schlafsaal mit über 20 Betten.

Unsere Wettfahrtleitung und Jury besteht aus einem erfahrenen Wettfahrtleiter in einem jungen dynamischen Team. Euch stehen erfahrene Schiedsrichter, die viele internationale Regatten begleitet haben und genügend Begleitboote und ein großes Startschiff zur Verfügung.

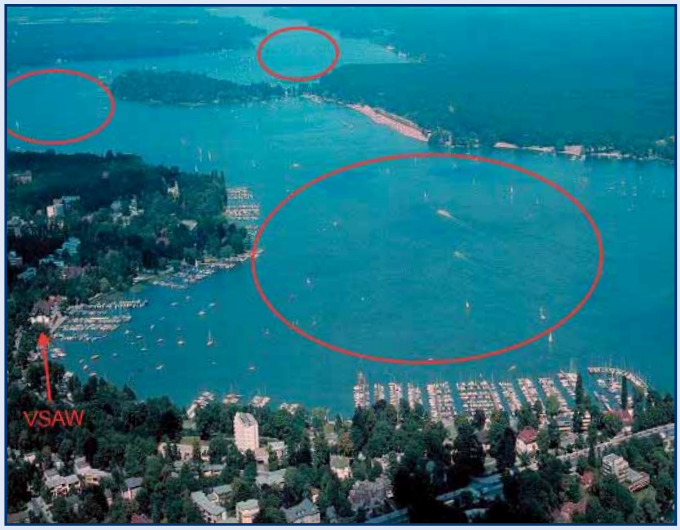
Das Rahmenprogramm bietet unter anderem ein Galadinner, eine Stadtrundfahrt mit Dampfer und Bus in und um Berlin und Happy-Hour nach den Wettfahrten mit Pasta und Freibier.

Wir werden online auf der Website des Vereins Bericht erstatten, unsere weitere Öffentlichkeitsarbeit erstreckt sich auf lokale und Seglerzeitungen, Regionalfernsehen und Facebook.

Wir freuen uns, Euch als Teilnehmer der DM im VSaW begrüßen zu dürfen!

Verein Seglerhaus am Wannsee 1867

www.vsaw.de
vsaw@vsaw.de



Zeitplan	
Samstag, 31. August bis Sonntag, 1. September	Anreise
Sonntag, 1. September	Vermessung
Montag, 2. September	Vermessung, ab Mittag Wettfahrt(en)
Dienstag, 3. September bis Freitag, 6. September	Wettfahrttage
Freitag, 6. September	Siegerehrung im Anschluss an die Wettfahrten

Schnappschüsse

Auch der kleinste Folkebootsegler kann hier seinen Platz bekommen. Schick uns ein Foto von dir im Folke oder vielleicht hast du Lust, uns ein schönes Bild vom Segeln oder von eurem Folkeboot zu malen?

„Enkeltochter Linnea feierte ihren 6. Geburtstag mit 12 Freunden und Freundinnen auf 2 Folkebooten auf dem Möhnesee! Später kam die DLRG mit dem Rettungsboot und zwei Tauchern dazu, dann gab es Kakao, Kuchen und Limo für die Rasselbande! Alle Kinder wollen jetzt Segeln lernen!“, schreibt uns der stolze Opa Hans Hansen.

Liebe Linnea,
die Redaktion der FolkeNews bedankt sich herzlich für die Fotos. Wir hoffen, dass du einen schönen Geburtstag auf dem Folkeboot hattest mit viel Spaß!
Als Dankeschön und kleines Geschenk erhältst du von uns einen DFV-Aufnäher.

Meine persönliche Geschichte, wie ich zum Folkeboot kam

von Dieter Kipcke

Eine ungewöhnliche Zinsvereinbarung führte letztlich zum 1. Folkeboot. Im nacholympischen Jahr 1973 wollte ich mich meiner eigenen Segelei widmen, denn da ich 1971 und 1972 zum Vermessungsteam der Olympiade gehörte, konnte man die Segelei für sich selbst vernachlässigen.

Durch einen Anruf unseres verstorbenen Folkebootsegler Hinrich Bracker, kam ich dann an die mir bekannte Folkebootklasse. Er hatte Crewbedarf für eine Regatta in Apenrade in Dänemark. Ich sagte zu, er bat mich jedoch an der Überführung nicht teilzunehmen. Ich nehme an, er hatte Bedenken, da die Wetterprognosen Starkwind aus NO 5–6Bft voraussagten und ich vielleicht absagen könnte. Also fuhr ich mit dem Auto.

Als es dann 2 Tage später zum 1. Start kam, waren die Bedingungen etwas moderater. Alles in allem war es eine tolle Sache, mit diesem großen Feld unter starker dänischer Beteiligung, ich glaube es waren ca. 40 Boote am Start. (Davon 10–15 Deutsche, alle wie damals üblich auf eigenem Kiel angereist)

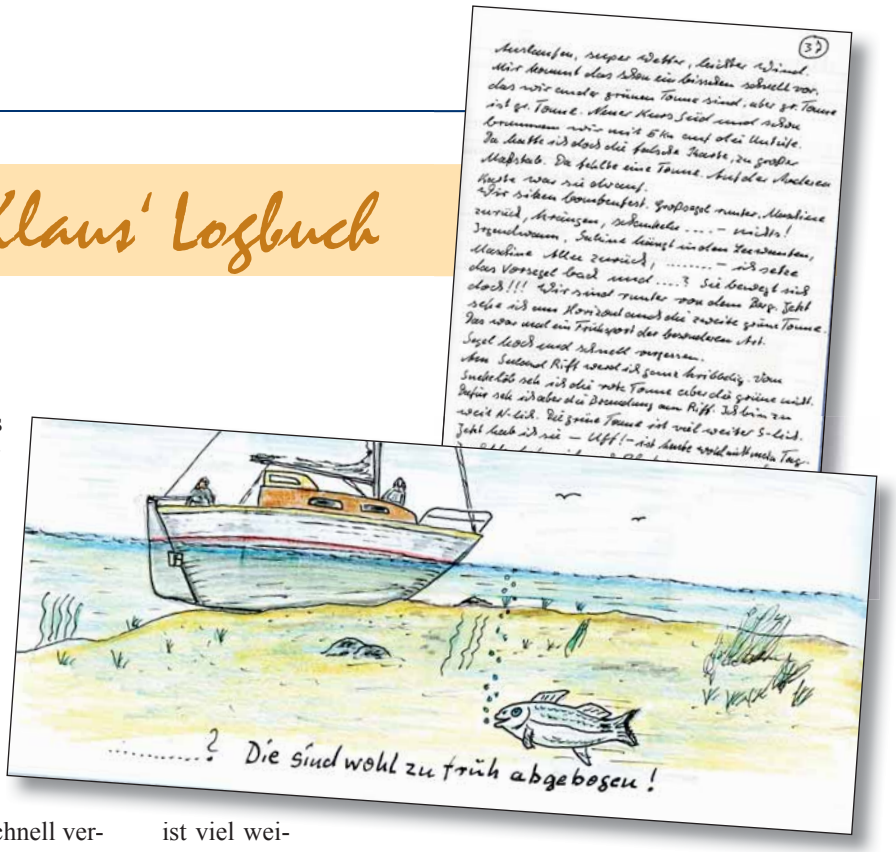
Auch wie damals üblich, am Abend mit Unmengen Freibier. Unser eigenes Ergebnis hab ich nicht mehr drauf. Aber eines war sicher: Bei nächster Gelegenheit wollte ich wieder dabei sein!

Die nächste Gelegenheit kam dann auch schon zur Kieler Woche 1973. Peter Müller, ein erfolgreicher Folkebootsegler und Schwiegersohn des damaligen Machers der Klasse Bruno Kroll, hatte Crewprobleme. Ich sagte zu und schon war ich auf dem neuen, schönen und leichtem FG 303 Pipeline an der Fockschot. Die 303 war erst im Vorjahr von Lind in Mittelfart fertiggestellt worden und alles vom Feinsten. Unsere Tagesergebnisse waren von Platz 1 bis zum, na ja wie soll man sagen: „Scheixx!“, das war wohl nicht unserer Tag. Am Ende der Wettfahrt des letzten Tages, bat mich Peter die Pinne zu übernehmen. Während ich die Pinne übernahm, überreichte mir Peter die offene Flasche Sherry. Es war Dry Sack und er gratulierte mir zum Besitz der 303 (?!?), wenn ich ihm am nächsten Tag 24.000,- DM bezahlen könne. Ich konnte aber nur 10.000,- den Rest eben später. Zinsen 1 Flasche Dry Sack pro Woche! Ich zahlte einige Flaschen, denn diese Pinne wollte ich nicht mehr aus der Hand geben. Mit der 303 sind wir, meine Frau Elke, meine Tochter Iris und mein Sohn Ulf 13 Jahre gesegelt. Danach folgten die 539, 339 Holz, 739 Komposit. Heute bin ich 73 Jahre alt und meine Begeisterung ist noch nicht erloschen!

Dieter schenkt ein in den Goldpokal. Hier aber für Stefan Schneider in Travemünde. Er durfte ihn aber selbst schonmal hochrecken, 2000 in Eckernförde war das.

Eintragungen aus Klaus' Logbuch

Auf Grund



Auslaufen, super Wetter, leichter Wind. Mir kommt das schon ein bisschen schnell vor, dass wir schon an der grünen Tonne sind. Aber grüne Tonne ist grüne Tonne! Neuer Kurs Süd und schon brummen wir mit 5 Knoten auf die Untiefe. Da hatte ich doch die falsche Karte, zu großer Maßstab. Da fehlte eine Tonne, auf der anderen war sie doch drauf?! Wir sitzen bombenfest. Großsegel runter, Maschine zurück, kränken, schaukeln…. – NICHTS! Irgendwann, Sabine hängt in den Leewanten, Maschine Allee zurück….ich setze das Vorsegel back und……? Sie bewegt sich doch!!! Wir sind runter vom Berg. Jetzt sehe ich am Horizont auch die zweite grüne Tonne. Das war mal ein Frühsport der besonderen Art. Segel hoch und schnell vergessen. Am Seelandriff werde ich ganz kribbelig. Vom Snekelöb sehe ich die rote Tonne, aber die grüne nicht. Dafür sehe ich aber die Brandung am Riff. Ich bin zu weit nördlich. Die grüne Tonne ist viel weiter südlich. Jetzt habe ich sie --- UFF!

Ist wohl heute nicht mein Tag! In Oddenhafen ist noch Platz zum Aussuchen. Am Abend ist aber alles voll.

Lang ist's her… Archivmeldung

Ursula und Hans Kabisch berichten über 3 Wochen und 485 Seemeilen auf ihrem Folkeboot F-G 580

Seit wir unser Nordisches Folkeboot G-580 (Baujahr 1986, Holzschiff von Ronald Begré) im Jahre 1993 von Berlin-Gatow an die Ostsee verlegt haben, ist kein Jahr ohne einen zumindest kurzen Sommertörn vergangen.

Bis 2001 war unser Ausgangshafen immer der Naturhafen Krummin, Usedom. Mit Verlegung unseres Liegeplatzes nach Ueckermünde starten wir nun am Oderhaff. In den vergangenen Jahren haben wir es in die Dänische Südsee, nach Bornholm, Südschweden, Mön, Polen und natürlich an die gesamte Ostseeküste von Mecklenburg-Vorpommern inklusive der herrlichen Boddengewässer um Fischland, Darß und Zingst, aber nie an die Küste von Schleswig-Holstein geschafft: Dies sollte jetzt endlich nachgeholt werden. Dabei konnten wir fünf Hansestädte besuchen und kennenlernen, wobei die „Königin der Hanse", nämlich Lübeck, verglichen mit Greifswald, Rostock, Wismar und Stralsund ihren Ehrentitel zu recht trägt.

Zusammenfassend war es ein traumhafter Törn, der uns bestätigt hat, dass die Küste von MeckPom einzigartig schön ist und eine Verlegung unseres Liegeplatzes in Richtung Westen nicht einmal annähernd von uns in Erwägung gezogen wird. Der Wind kam bis auf den ersten Tag immer aus der richtigen Richtung. Von Flaute bis 7Bft war alles drin. Teilweise haben wir das Kreuzen während der drei Wochen verlernt. Regen gab es nur an zwei Tagen. Die Häfen waren in dieser Jahreszeit schon recht leer, alles ging ohne Stress ab. Das Beschreiben der verschiedenen Segelmanöver möchte ich mir sparen. Deswegen nur eine kurze, sehr subjektive Wertung der angelaufenen Häfen:

Marina Kröslin: Komfortabel und fast perfekt ausgestattet.

Marina Neuhof: Tankstelle, gutes Restaurant, aber sonst…

Stralsund Nordmole: Naja…..

Darßer Ort: Immer wieder romantisch, aber wie lange noch offen.

Kühlungsborn: Der Knaller überhaupt. Perfekte Marina mit tollen Einrichtungen. Morgens für die Skipper mit eigenem Meteorologen, der mit Hilfe von drei größeren Bildschirmen um 08:15 Uhr die aktuellen Satellitenaufnahmen interpretiert, Wettervorhersagen ableitet und für Fragen zur Verfügung steht. Auf der Mole einige Restaurants, bei denen man Caipi-to-Go für den Sonnenuntergang auf dem Boot kaufen konnte.

Wismar-Westhafen: Der Unangenehmste während der Reise.

Travemünde-Passathafen: o.k.

Neustadt-Rundhafen: Perfekte Organisation, nette Leute, sehr ordentlich, beim Auslaufen Verabschiedung mit Musik.

Burgstaaken: Schlechter als Wismar.

Warnemünde: o.k.

Barhöft: Der Easy-Rider-Hafenmeister ist ‘ne Show für sich, sonst o.k. und abends viele Mücken.

Zingst: Lange Boxen, schwierig bei starkem Ostwind, die Nähe zur Ostsee und die touristische Infrastruktur locken immer wieder.

Wustrow: Klein, flach, Untiefen, sonst o.k.

Prerow: Die Anreise durch den Prerow-Strom ist traumhaft, der Hafen liegt ruhig mit wenig Infrastruktur.

Altefähr: Der Blick auf Stralsund am Abend ist wunderschön, der Hafenmeister löst fast alle Probleme.

Greifswald/Wiek: Da unser Sohn in Greifswald studiert, immer nett (ist aber wirklich o.k.)

Gager: Südrügen und die Halbinsel Mönchsgut sind ein Naturtraum, der Hafen entwickelt sich, das neue Restaurant ist mehr als einen Besuch wert.

Krummin: Naturhafen mit Familienanschluss durch die Hafenmeisterfamilie Hoppe und deren Hausboot Hoppetosse. Hat viel von seiner früheren Romantik durch schwimmende Ferienhäuser verloren.

Unser Boot hat sich (wie fast immer) in allen Situationen als stäbig und bewährt gezeigt. Ob es auf dem Oderhaff gegenan bei 7Bft oder auf der Lübecker Bucht raumschots bei fast 8Bft war, wir hatten nie ein ungutes Gefühl.

Unsere seemännische Ausrüstung (Garmin-GPS mit Decksantenne, Kompass, UKW-Funk mit DSC und Antenne im Masttop, natürlich Rettungswesten plus Life-Belts und Rettungsblitzen, die Mann-Über-Bord-Feststoffweste) hat sich wieder einmal als ausreichend gezeigt. Dies gilt auch für die „Komfort-Suite“ mit Kuchenbude, Lattenrost, richtigen Deckbetten und kleinem Gas-Grill. Da wir es uns angewöhnt haben, an Bord nur lange zu Frühstücken und abends grundsätzlich nach guten Restaurants suchen, war auch die Verpflegung gut.

Neben der offenen See sind für uns nach diesem Törn (wieder einmal) die Boddengewässer um Fischland, Darß und Zingst das Highlight gewesen. Es macht schon viel Spaß, sich auf dem Bodtstetter Bodden mit großen Zeesbooten zu matchen, am frühen Morgen durch den Prerow-Strom zu gleiten und Biber sowie Otter zu sehen oder einfach bei Sonne durch die Inselwelt der Bülten zu segeln. Aber auch die See- und Fischadler über dem Peenestrom sind nicht zu verachten.

Dies alles geht ohne Stress und viel Segelspaß nur mit…natürlich einem Folkeboot.

Grillplatz auf dem Folkeboot

von Anna Grieger

Es muss nicht immer Currywurst Pommes sein! Was aber Anna Grieger und Thomas Kruse auf ihrem letzten Urlaubstörn im Cobb Grill zubereiteten, verraten sie uns hier im zweiten Teil

Forelle aus Maasholm

2 Forellen
2 Knoblauchzehen
10 Cherrytomaten
1 Zwiebel
1 TL Öl/ Forelle
Pfeffer, Salz, Kräuter der Provence
zum Verfeinern der Saft einer ½ Zitrone

Zutaten in den Fisch hineingeben, den Fisch in Alufolie wikkeln und für 20-30 Min. auf dem Grillrost bei geschlossenem Deckel garen lassen.

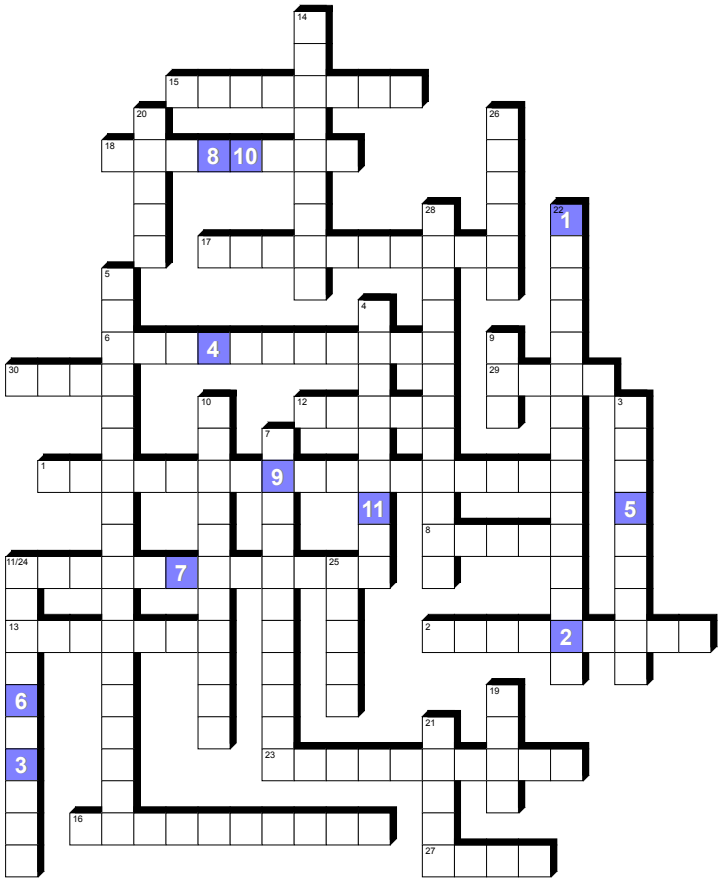
Und als Dessert?

Gebackene Schokobananen mit Rum

2 Bananen
10ml Rum oder Whisky
50g gehackte Schokolade

Zunächst eine tiefe Rille in die ungeschälten Bananen schneiden. Bananen vorsichtig öffnen und mit Rum/Whisky und Schokolade füllen. Bananen für ca. 15 Min. auf dem Grillrost bei geschlossenem Deckel grillen.

Rätselzeit



1. Flottenkapitän Essen
2. 1.Vorsitzender wohnt in
3. Gerade drinnen geblättert
4. Segelrevier im Westen
5. 2.Vorsitzender DFV
6. Berliner Regatta
7. beliebtes Getränk
8. Richtungsänderung
9. Abk Folkboat Central
10. Goldpokal 2015
11. oberer Blutdruck
12. Segelleine
13. beliebtes Reiseziel DK
14. Schiffsankunft
15. Segelrevier Süden
16. 1.DFV Vorsitzender 1967
17. Bauteil am Boot
18. Teil der Takellage
19. hängt am Segel
20. hat jeder Folkesegler
21. immer an Bord
22. Wichtiges Teil an Bord
23. eckig, orange...
24. gehört mit an Bord
25. bekanntestes Folkeboot
26. lässt segeln nicht zu
27. Ruf des Regattaseglers
28. Bestandteil im Segel
29. Ruder...
30. Seemannsruf

Hat jeder Fahrtensegler an Bord

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Pinsetur til Marstal Erwartungsfroh zum Fahrtenseglertreffen

von Maiken Ipsen, ins Deutsche übersetzt von Torsten Illing

Fit und wohlauf gingen wir am Freitag an Bord unseres Folkeboots 1121. Das Wetter war unruhig mit frischem Wind von Nordosten. Unsere Seglerfreunde Lene und Lars Bræstrup (Folkeboot 1048) trafen auch gerade Vorbereitungen, um nach Marstal zu segeln. Wir einigten uns, zusammen zu segeln. Die Windrichtung war sehr vorteilhaft und so segelten wir unter gerefftem Großsegel und es dauerte nur 3 Stunden, bevor wir den Hafen von Marstal anliefen. Am Steg 6 vertäuten wir die Boote und sahen uns nach weiteren Folkebooten um. Wo waren sie bloß? Ach was, wir sollten uns ja auch erst am nächsten Morgen mit den anderen Folkebooten hier in Marstal treffen. Das Wetter war kühl, aber trocken.

Ein Folkebootfender, also ein leerer Weinkarton mit Gurtband und Bierfüllung (oben rechts)

Pfingstsamstag war wechselhaft bewölkt, jedoch meistens sonnig. Laut Wetterbericht waren aber Regenschauer und gegen Abend evtl. sogar Gewitter angesagt. Am Vormittag sind wir alle vier bis nach Eriks Hale spazieren gegangen, wo wir Aussicht und Wetter so richtig genossen haben. Nach einigen Einkäufen in Marstal und einem ausgezeichneten Mittagessen, haben wir uns nach geeigneten Orten umgesehen, wo wir am Abend grillen konnten. Wir hielten Ausschau nach Folkebooten, haben jedoch immer noch kein einziges gesehen.

Plötzlich sahen wir einen bekannten Mast und ein sehr schönes, hölzernes Folkeboot aus Deutschland hatte am Steg 6 angelegt, wo wir auch lagen. Wir haben die Deutschen Folkebootsegler willkommen geheißen und etwas geplaudert. So um 15:30 Uhr eroberten wir einen hervorragenden Ort zum Grillen. Wir haben drei Tische geputzt – ja, so viel Optimismus musste einfach sein. Der Platz war überdacht, so hätten kleinere Schauer weder Mannschaft noch Essen was anhaben können.

Es kam noch ein Folkeboot, noch eins und dann noch eins! Es waren jetzt vier Deutsche Boote und zwei Dänische. Tische wurden gedeckt und die Stimmung war sehr gemütlich. Der Grill wurde ganz gut angefeuert und unsere guten Seglerfreunde Kirsten und Bruno vom Spækhugger (Der Killerwal) brachten ein Geschenk für die Folkebootsegler. Es war ein „Folkebootfender“, d.h. ein 3 Liter Weinkanister aber jetzt gefüllt mit sechs Bierdosen. Der Kasten hatte blaue Zeisinge – wahrlich eine Folkebootfarbe. Jeder wurde willkommen geheißen mit Stegbier, und es wurde geplaudert, teils dänisch, teils deutsch und sogar auch noch englisch. Jeder machte es sich gemütlich und schnell wurden kleine Delikatessen geteilt, u.a. gegrillte Pilze mit Knoblauch – sehr lecker.

Später wurden dann noch eine selbstgebastelte Tauleiter, Cockpitzelte und auch noch Alu-Takelage vorgeführt. Empfehlungen und Kniffe wurden ausgetauscht, aber auch lustige Anekdoten. Regen blieb uns übrigens erspart und der Abend wurde richtig angenehm!

Es gibt aber keine Rose ohne Dornen: Wo blieben die dänischen Segler? Die Deutschen haben sogar teilweise den weiten Weg von Kiel genommen um an unserem Treffen Teil zu nehmen. Darüber haben sie auf der deutschen Folkeboot-Internetseite gelesen und wollten gleich die Idee unterstützen. Wir geben die Hoffnung aber nicht auf und wünschen uns, dass diese Idee und Initiative nicht einmalig bleibt. Vielleicht können wir eine neue Tradition ins Leben rufen und noch viele weitere Folkeboottreffen in Marstal veranstalten!

Liebe Folkebootsegler, ihr solltet mal mitmachen – Frauen, Männer, Kinder! Es war sehr angenehm und unterhaltsam, andere Folkies zu treffen, die man sonst nicht kennenlernen würde. Ihr habt wahrlich ein spannendes Erlebnis verpasst!

Karl Heinz Blumenstein ist für immer von Bord gegangen

von Horst Klein mit Unterstützung von Christoph Lutz, Vorsitzender der O-Jollen-Flotte Essen

Am 16.02.2013 ist unser ältestes Flottenmitglied Kalle Blumenstein im 88. Lebensjahr zu seinem letzten Törn aufgebrochen.

Vor über 73 Jahren trat Kalle als Jugendlicher der Segelriege im ETUF bei.

Nach einer gebrauchten 12qm Sharpie-Jolle und einem sehr betagten Jollenkreuzer mit Kiel kaufte er sich Anfang der 60er Jahre eine neue O-Jolle (G–363) von der Bootswerft Fricke am Dümmer. Die O-Jolle wurde „sein Boot“. Mit ihr nahm er an zahlreichen nationalen und internationalen Regatten in Österreich, der Schweiz und den Niederlanden teil. In der O-Jollen-Flotte Essen engagierte Kalle sich mehr als 10 Jahre als Flottenobmann.

Die Liebe zur O-Jolle konnte allerdings nicht verhindern, dass er zum 50ten Geburtstag auf die damals neu aufsteigende Einhandklasse Laser umstieg. Er war natürlich der älteste Segler dieser Klasse am Baldeneysee und wurde ab sofort nur noch „Segel-Opa“ genannt.

Ab Mitte der 80er Jahre entschied Kalle sich dann doch lieber für ein Folkeboot, allerdings in Eignergemeinschaft mit Günter Vogt. Auf Nachfrage welche Hälfte denn ihm gehöre betonte er stets; „Die Steuerbordseite natürlich!“. Sein Stammplatz war aber im offenen Schiebeluk mit guter Rundumsicht.

Nicht nur auf dem Wasser sondern auch an Land war Kalle stets ein traditionsbewusster Kritiker unserer Aktivitäten. So prägte er den Spruch: „Die Flottenkasse ist keine Spaßkasse“, womit er sagen wollte: Nutzt das Geld für sportliche Aktivitäten und nicht zur Subventionierung von Sozialveranstaltungen. Auch Segeln mit freiem Oberkörper fand bei Kalle knallharte Kritik, gleiches galt für schlechte Seemannschaft beim An- oder Ablegen. Aber auch wenn es um aktive Unterstützung unserer Flottenarbeit ging, fanden wir bei Kalle immer ein offenes Ohr und großzügige Unterstützung. So stiftete er einige Wanderpokale und Preise, half wenn nötig mit großzügigen Spenden für die ein oder andere Veranstaltung und dank der fachlichen Fähigkeiten seiner Frau Margarete konnte die Essener Folkeflotte die erste richtig große Flottenflagge hissen.

Bis zur Saison 2009 konnte man Kalle noch auf dem Folkeboot sehen, danach ließen schwindende Kräfte und Sehfähigkeit das Segeln leider nicht mehr zu.

Nun trat nicht nur Kalle seine letzte Reise an, sondern auch seine Frau Margarete verließen wenige Tage später die Kräfte, so dass wir sie neben Kalle beerdigten.

Unsere Anteilnahme und unser Mitgefühl gilt der Familie Blumenstein, besonders seiner Tochter Andrea und seinem Enkel Lars.

Lieber Kalle, liebe Margarete, die Segelgemeinschaft am Baldeneysee wird Euch vermissen, vergessen können wir Euch nicht.

Nachruf Dirk Rohrbeck

von Johannes Thaysen

Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb unser Segelkamerad und Kieler Flottenobmann Dirk Rohrbeck am 26. Juni 2013. Er wurde gerade mal 50 Jahre alt und hinterlässt vier Söhne. Unser tiefstes Mitgefühl gilt seiner Familie.

Die Deutsche Folkebootvereinigung trauert um ihn. Während der Kieler Woche setzten die teilnehmenden Folkeboote Trauerflor. Bei einer Seebestattung fand er seine letzte Ruhe. Wir haben Dirk dorthin mit einer Folkebootflotte begleitet.

Noch immer bin ich fassungslos und tief bestürzt, ja einfach sehr traurig über diesen für uns alle großen Verlust eines geschätzten Segelfreundes. Ich habe Dirk in den letzten Jahren insbesondere bei den Berliner Regatten persönlich kennengelernt. Auf der Bahn war er ja meistens weit vor uns, wie zuletzt in Eckernförde. Aber es berührt mich, wenn jemand, der gerade fünfzig geworden ist und noch vor ein paar Wochen mit uns gesegelt ist, so plötzlich verstirbt.

Bei meinen Gesprächen mit Dirk ging es auch um die Balance zwischen ständig steigenden beruflichen Anforderungen, familiären Ansprüchen und sportlichem Ehrgeiz einerseits und Rücksichtnahme auf den Körper, Geist und Seele mit den Ansprüchen an Entspannung andererseits. All diese Zusammenhänge waren Dirk sehr bewusst und er versuchte, ständig diese Balance neu auszuloten. Dafür habe ich ihn sehr geachtet und auch vieles von ihm gelernt.

Auch auf der Bahn war Dirk entschlossen, seine sportlichen Ambitionen nach einigen unschönen Begegnungen mit anderen Regattateilnehmern in ruhigere Fahrwasser zu lenken. Das konnte er leider nun nicht mehr auf der Erde vollenden. Er segelt jetzt im Himmel weiter und hat da seinen Spaß.

Folkeboot-Regatta gewonnen,
Lebenskampf verloren.

Nach kurzer, schwerer Krankheit verloren wir den geliebten Partner, lieben Papa, Sohn, Bruder, Schwager, Onkel und Patenonkel

Dirk Rohrbeck

* 12. März 1963 † 26. Juni 2013

Sylvia Lienau mit Benedikt
Wilma und Peter Rohrbeck
Claudia Ouzeroual mit Mauro, Fabio und Keno
Anita und Jürgen Rohrbeck mit Jan
Maren und Sven Rohrbeck mit Mia

Danke für die schönen Stunden mit Dir.

Die Trauerfeier findet am Freitag, dem 5. Juli 2013, um 13 Uhr in der St. Marienkirche in Schönkirchen statt.

Anstelle liebevoll zugedachter Blumen und Kränze bitten wir auch im Sinne von Dirk um eine Spende für die Ausbildung seiner vier Söhne. Empfänger: dpp Rechtsanwälte, VR Bank Ostholstein Nord-Plön BLZ 213 900 08, Konto 307 831 331, Kennwort: Erbengemeinschaft Dirk Rohrbeck.

DIRK ROHRBECK

12.3.1963 – 26.6.2013

Erschüttert und tief betroffen.
Wir trauern um unseren Segelkameraden und Kieler Flottenchef.
Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.
Folkebootflotte Kiel

Sternfahrt der Folkeboote

von Roland Dietrich

Das Pfingsttreffen der Folkeboote ist für viele die erste Segelgelegenheit in der neuen Saison am Bodensee. Um diese Zeit ist die Silhouette der Alpen besonders hübsch anzusehen. Bis weit unter die Gipfel liegt noch Schnee, was einen wunderschönen Kontrast ergibt zu der bereits frühsommerlich anmutenden Flora an den Seeufern, wenn die wärmenden Sonnenstrahlen unter einem klaren blauen Himmel das Frösteln der vorangegangenen Nacht vergessen lassen. Wobei ich mich auch an einige verregnete, nasskalte Sternfahrten erinnere, auch an die im Jahre 1999, als der See einen derartigen Hochstand aufwies, dass wir das Clubhaus im Hafen von Zech nur mit Hilfe eines Traktors erreichen konnten, auf dessen Ackerschiene stehend unsere Füße gerade noch trocken blieben.

Diesmal schien es eine perfekte Überfahrt von Altnau nach Nonnenhorn zu werden, bei einer leichten achterlichen Brise und T-Shirt- Temperaturen. Bis die Bootsdecke eingepackt und das Boot segelklar bereitstand, hatte sich jedoch der Wind soweit gelegt, dass ich die Paddel bereitlegen musste um der Gefahr zu entgehen, links und rechts auf die Spundwand der Hafeneinfahrt zu treiben. Draußen war es dann urgemütlich. Zwar hätte mich jeder Schwimmer locker eingeholt, aber immerhin kam ich wenigstens etwas voran. Erst zu fortgeschrittener Stunde am späten Nachmittag schaute ich besorgt in Richtung Immenstaad, das erst jetzt querab lag, noch so viele Kilometer von Nonnenhorn entfernt. Mehr aus Langeweile denn zur Orientierung holte ich das Fernglas aus der Schublade und schaute nach meinem Ziel. „Da kann doch was nicht stimmen“, ging es mir durch den Kopf. Ich suchte das Ufer nach weiteren Lichtern ab, aber auf meiner Höhe war nichts zu sehen. Es war Samstagnachmittag, da kann es ja wohl schlecht die Müllabfuhr sein, die da blinkt. Aber wo sollte denn jetzt um Himmels Willen ein Starkwind herkommen? Nach angestrengtem Suchen sah ich die weiteren Warnlichter am alpennahen Ufer. Ein bisschen Wind würde meinem Fortkommen zwar gut tun, aber ein Föhnsturm wäre gewiss das allerletzte, was ich mir jetzt wünschte.

Nach einer kurzen Pause frischte es auf, der Wind kam jetzt genau auf die Nase. Stundenlanges Kreuzen in der nahenden Dämmerung drückte merklich auf meine anfängliche Hochstimmung. Vielleicht hätte ich doch zu Hause bleiben sollen, wo meine Frau Nada unter der warmen Decke ihre Erkältung abwetterte. Diese Gedanken verflogen schnell beim Anblick der Folkebootfreunde, die mich auf den Stegen in Empfang nahmen und mir, sobald ich mich auf Rufweite genähert hatte, einen Willkommensgruß entgegenwarfen und im Gegenzug meine Leinen auffingen. Im hintersten Winkel war noch ein Plätzchen frei, Bernd und Isolde Miller hatten den Grill vor Ihrem Clubhaus schon angeheizt, der Abend könnte nicht einladender beginnen. Der Föhn hatte sich nicht soweit durchgesetzt, dass er sich in den häufig bis auf neun Bft. gehenden Fallwinden seiner feuchten Last entledigen musste, aber er bescherte uns ein warmes Lüftchen, bei welchem sich der Beginn der Segelsaison vortrefflich feiern ließ. Die glückliche, wenn auch verspätete Ankunft tröstete mich über die verpasste Weinprobe am alten Torkel (Nonnenhorns historischer Kelter) hinweg.

Dann die Sache mit dem G-Punkt: Elly Kaspar hatte dieses heikle Thema aufgebracht. Wir ahnungslosen Segler erfuhren an diesem Abend die tiefgreifende Erkenntnis: direkt über der Nummer, unterhalb des „F“, da muss man ihn suchen: die Stelle der stärksten Profilkurve, die sollte 43% (oder 47%?) hinter dem Mast liegen, das ist das Geheimnis des schnellen Segelns. So sagen es jedenfalls die Dänen, so konnte man es beim Bestentraining an der Ostsee erfahren. Mir war das ganz neu, aber irgendwie hatte ich doch schon all die Jahre geahnt, dass Folkebootsegeln etwas Sinnliches hatte. Derart aufgeklärt fiel ich in meiner Koje in einen tiefen Schlaf, in dessen Träumen ich, hart am Wind auf hoher Kante sitzend, in ungeahnter Geschwindigkeit durch die Wellen pflügte, das Großsegel mit dem perfekten G-Punkt unter mir, das übrige Feld weit abgeschlagen hinter dem Spiegel.

Um vier Uhr erwachte ich durch den Lärm, als die Pinne ihren Kamm verlassen hatte und auf dessen Zähnen hin und her pendelte. Im weitgehend ungeschützten Hafen von Nonnenhorn brachte der einsetzende Sturm die Boote zum Schaukeln. Die Stunden bis zum Sonnenaufgang waren ungemütlich, dafür ließen wir uns beim Frühstück im Clubhaus alle Zeit der Welt. Der Wind wollte nur ganz langsam abflauen. Immerhin schätzte ich um zehn Uhr nur noch etwa Stärke sechs, jedoch durch die Wellenhöhe im flachen Hafen waren es gefühlt deutlich mehr. Das Ablegen erforderte ganz neue Manövertechniken. Nur mit überlangen Leinen und mit vereinten Kräften konnten die Boote eines nach dem anderen mühsam zwischen den Dalben heraus bugsiert und soweit verholt werden, dass das Heißen der Segel im Wind möglich war. Danach hatte jeder nur einen einzigen Versuch, zur richtigen Seite

Am Torkel in Nonnenhorn

Schmuddelwetter am Sonntag

Jetzt schaut bestimmt wieder keiner: Der Autor beim Ablegen.

zu starten. Andernfalls hätte es irgendwo ganz laut gekracht. Und anschließend hieß es sofort, die Segel dicht zu bekommen, um dem Flach vor dem Hafen durch beherztes Anluven zu entgehen. Andy Trunz mit Freundin Karin waren die ersten, die diese Herausforderung annahmen und sie mit Bravour meisterten. Bei Olaf Jahnke sah es, zumindest von meinem Standpunkt, schon sehr abenteuerlich aus, sein Boot rauschte nach erstaunlich rasanter Beschleunigung in Richtung der Clubplätze und erst eine kräftige Pinnenbewegung brachte seine Kaos zur Raison und ab ging es in Rauschefahrt aus dem Hafen. Jeder gelungene Ableger (glücklicherweise gab es keinen einzigen Fehlversuch) wurde mit größtem Beifall bedacht, und so hatte der Törnauftakt durchaus die Qualität einer Zirkusvorstellung.

Als ich an der Reihe war setzte der Regen ein, darauf war ich nur ungenügend vorbereitet. Kein Publikum mehr, kein Applaus! Mitten auf dem See war ich bereits völlig durchnässt und erst die eintretende Flaute, begleitet von strahlendem Sonnenschein, gab mir Gelegenheit, mich vollständig neu einzukleiden. So ging es teilweise im Schlepp von Oliver und Martina Lenz, später dann doch wieder unter Segel, nach Meersburg, wo unmittelbar nach der Ankunft bereits wieder die Sturmwarnlichter blinkten. Direkt neben dem Osthafen von Meersburg, der „Haltnau“, steht ein sehr altes Fachwerkhaus, das ein gemütliches Restaurant beherbergt. Dem angedrohten Sturm konnten wir dort bei, zumindest äußerlicher, vollkommener Trockenheit völlig entspannt entgegensehen.

Am nächsten Morgen breche ich rasch auf, den kurzen Schlag zum Schweizer Ufer anzugehen, denn der Wind ist günstig und auch die Sonne begrüßt uns mit ihren wärmenden Strahlen. Mitten auf dem See bin ich abermals becalmt und, wie sollte es anders sein, die Stuttgarter Wetterfrösche schalten die Sturmwarnung ein. Nein, das reicht jetzt, glücklicherweise ist wieder genug Ladung auf dem Akku, und der Küchenmixer schiebt mich den Rest der Strecke bis nach Altnau, wo ich noch zeitig den Zug zurück nach Karlsruhe erreiche, der die Höhen des Schwarzwaldes in strömendem Regen überquert. Danke noch mal an Isolde und Bernd für die Organisation der gelungenen Sternfahrt.

Endlich wieder Sonne: Thomas Henkel am Pfingstmontag in Meersburg auf seiner Stjerne, FG 104

Jan Hinnerk Alberti neuer Flottenobmann der Flensburger Flotte

Moin Moin liebe Folkeboot-Freunde,

mein Name ist Jan Hinnerk Alberti und ich möchte mich Euch als Nachfolger von Robert Winkler in der Flotte an der Flensburger Förde vorstellen.

Beruflich bin ich als landwirtschaftlicher Berater im nördlichen Schleswig-Holstein tätig. Ich segle an der Flensburger Förde, solange ich denken kann, und wohne jetzt auch seit 2006 wieder in Flensburg. Noch bin ich in der Folke-Szene Neuling, daher danke ich den Flottenmitgliedern vor Ort, aber auch allen Anderen, die ich bei der Suche nach dem richtigen Boot kennengelernt habe, ganz besonders für die freundliche Aufnahme.

Meine Frau und ich sind seit dem Herbst 2011 mit Bly Viol (GER 1100) unterwegs. Wir haben uns für das Folkeboot entschieden, weil wir ein sicheres, einfaches Boot mit guten Segeleigenschaften und schönen Linien gesucht haben, das wertstabil ist und sowohl das Fahrten- als auch das Regattasegeln ermöglicht.

Es würde mich freuen, wenn ich im Norden meine Begeisterung für unsere schönen Boote als Ansprechpartner mit Interessierten teilen und mich so für unsere Klasse einsetzen kann.

Jan Hinnerk Alberti

Liebe Folkebootfreunde,

seit knapp 10 Jahren hat mir das Amt des Flottenobmanns in Flensburg viel Freude bereitet. Mit Unterstützung der gesamten Flotte war es uns möglich, in dieser Zeit schöne Regatten zu organisieren. Ich möchte mich hier nochmal für die gute Zusammenarbeit mit der gesamten Flotte und dem Regatta-Team des Flensburger Segel-Clubs bedanken. Ihr habt die Flensburger Pokalregatta in dieser Zeit wieder zu einer Selbstverständlichkeit für die Folkies gemacht.

Ich habe in den Folkebootflotten in dieser Zeit viele Freunde gefunden. Das wichtigste war dabei für mich die Begegnung auf den Regatten, bei denen ich im Laufe der Jahre eine Menge dazulernen konnte. Das wird auch so bleiben.

In Jan Hinnerk Alberti hat die Flotte Flensburg einen Folkeboot-Segler gefunden, der innerhalb kurzer Zeit ein begeisterter Anhänger dieses Bootes geworden ist. Er hat die gleiche Unterstützung verdient wie ich.

Robert Winkler

Dr.-Günther-Sparr-Gedächtnispreis

von Thomas Metzing

Was für ein tolles Meldeergebnis mit 35 Folkebooten, aber was für ein sch... Wetter! Starkwind am Samstag, für Folkebootsegler kein Thema, Dauerregen bei Temperaturen um 8,5 Grad. Nicht nur wir Segler bibberten, sondern auch die zu bedauernde Wettfahrtleitung der SV03, die einen tollen Job gemacht hat.

Wettfahrtleiter Thomas Strasser schickte uns bei einem für Berliner Verhältnisse typischen, drehendem Nordwestwind dreimal über den Parcour. Einzelrückruf, Gesamtrückruf und schwarze Flagge, alles war drin.

Nach drei Wettfahrten war Schluß. Jeder war sicherlich froh den heimatlichen Hafen ansteuern zu dürfen. Gefragt waren warme Getränke und eine heiße Dusche und dann ein Bier. Diesen kalten und nassen Regattatag wird man nicht vergessen.

Bei einem tollen Abendessen in der SV03 ging dieser Regattatag zu Ende. Und dann? Was für ein Sommerwetter am Sonntag! Schwachwind, 10 Grad und kein Regen! Eine abgekürzte Bahn und dann war Schluß, die fünfte Wettfahrt mußte entfallen, eine richtige Entscheidung der Wettfahrtleitung, vielen Dank!

Die ersten sechs Plazierungen	
Andreas Blank	GER 645
Lars Kiewning	GER 955
Udo Pflüger	GER 905
Stefan Klabunde	GER 730
Thomas Metzing	GER 10919
Sabine Knegendorf	GER 902

DIE LIEBE MEINES LEBENS HAT MICH VERLASSEN...

Max Borchert

* 3. Juli 1946 † 20. April 2013

Sehr traurig nehme ich Abschied

Rosemarie Fechteler-Borchert

Weddigenweg 55 a, 12205 Berlin

Auf Wunsch von Max findet die stille Urnenbeisetzung ohne Trauerfeier im engsten Kreis der Familie statt.

Rückmeldungen

Leserbrief von Klaus Kahl

...soeben hielt ich die neue FolkeNews in den Händen. Das Cover lädt zum Träumen ein...

Und dann gleich vorn an, die ganzen Neuaufnahmen, welch eine Ehre! Die ersten Zeilen im Editorial – doch meine Neugier ließ die Finger blättern. Und ich staunte nicht schlecht!

Eine tolle Aufmachung, klar gegliedert, interessant gestaltet. Einfach edel. Kein mit Gewalt erzwungenes Gedöns. Mein größter Respekt vor deiner Arbeit, hatte ich auch schon die Ausgaben deiner Vorgänger bewundert. Dass das Niveau so fortgeführt wird, erfreut mich sehr.

Danke für deine Arbeit!

Leserbrief von Hans Hansen

Habe gerade mit viel Genuss, das iPad mit Google Earth Satellitenbildern neben der FolkeNews, den tollen ausführlichen Bericht von Oliver Lenz gelesen und konnte alles detailliert verfolgen. DANKE! Der macht wirklich Appetit auf den Bodensee.

Mein Schiff ist seit gestern im Möhnesee und wir haben bei lauer Luft und Vollmond bis 22:30 Uhr den wunderbaren Abend im YCM genossen.

Soeben ist der angekündigte Temperatursturz angekommen und der Wind hat von Süd über West auf Nord gedreht. Draußen schüttet es und da macht es Spaß, die FolkeNews zu schmökern.

Kompliment auch an die neue Pressewartin! Die News wird immer besser! Ich kann das ein bisschen beurteilen, weil ich selbst den Job ein paar Jahre zusammen mit meinem leider inzwischen verstorbenen, langjährigen Freund Klaus Peters gemacht habe.

WEITER SO!

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyraweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/9349 39
vorsitzender@folkeboot.de

2. Vorsitzender
Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738
mobil 0171/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
Tel. 04101/46133
miniundhilka@kabelmail.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 0176/23536837
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 0171/5593546
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
BLZ: 210 700 24, Kto.-Nr.: 035 191 600
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 0171/2860401
elly.kaspar@t-online.de
www.folke-bodensee.de

Eckernförde Fritz Schaarschmidt
Kastanienstraße 11, 24114 Kiel
Tel. 0431/3858213 3, mobil 0171/2674912
fritz_schaarschmidt@gmx.de
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11B, 42579 Heiligenhaus
mobil 0162/4249421
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg Jan Hinnerk Alberti
Nordergraben 62, 24937 Flensburg
mobil 0170/286 54 96
ialberti@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

Kiel Dirk Rohrbeck
Barkauer Straße 56-58, 24145 Kiel
Tel. 0431/6009898, Fax 0431/6009899
dirk.rohrbeck@maro.sh
www.flotte-kiel.de

Lübeck Britta Rosehr
Zwinglistraße 2, 23568 Lübeck
mobil 0170/9037213
b.rosehr@freenet.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf
Tel. 03820 4/1 5363
frido@folkeboot-mv.de
www.folkeboot-mv.de

Möhnesee Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Tel. 0228/2843 06
mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnesee.de

Schlei Klaus Kahl
Dachsgang 8, 24848 Kropp
Tel. 04624/80087 5
folke-klaus@t-online.de
www.folkeboot-schlei.de

V-Mann Folke Junior
Hartwig Sulkiewicz
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg
Tel. 040/2805 6205
hartwig@sulkiewicz.de
www.kdyjunior.de

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

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. 9. 2013

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.

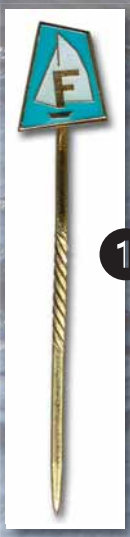
INTERNET-LINK:
http://www.folkboat.com
http://www.folkeboot.de
http://www.folkebaad.dk

NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION
Neuwerker Weg 22a
14167 Berlin
Germany
NFIA
Tel. +49 175 822 82 18
E-Mail: nfia-office@gmx.de
Secretary / Treasurer: Harald Koglin

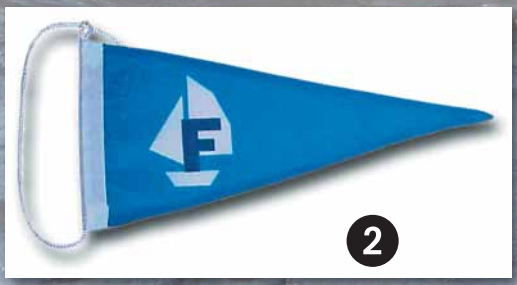
DFV Verlag, p.A. H.-J. Heise,
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen, C 8807

Deutsche Post
PRESSEPOST

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



1



2

3

4

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

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

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:
Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen