

7,50 €

Nummer 4/2014
4. Quartal

72 Jahre
Folkeboot

FOLKE NEWS



**Schtoinersegeln
Internationale Rolling Home
Winterlager im Wasser?
Kolding, Cowes, Kappeln
andere Reviere,
unterschiedliche Regatten.**



Fehlerteufel

Man glaubt es nicht, aber der Fehlerteufel macht auch vor der FolkeNews keinen Halt.

Auf unserer Titelseite heißt es natürlich DFV statt DLV und in der Übersicht neuer Mitglieder wurden Angelika und Thomas Bolatzky einem falschen Verein zugeordnet. Das können wir so nicht durchgehen lassen!

Richtig ist jedenfalls: Saarower Segler-Verein am Werl, abgekürzt SSVaW. Spätestens jetzt ahnt der bewanderte Leser, mit welchem anderen dort in der Gegend angesiedelten Verein das durcheinander gebracht wurde. Das Boot liegt also auch nicht am Wannsee, sondern am Scharmützelsee. Und dort ist es auch sehr schön!



Foto: Angela Kausche · www.segelfoto.de

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

*Egbert Schneider
Bootseigner F-GER 499, SCP Flotte Berlin*

*Anne-K. Jung
Bootseigner F DEN-848 Blaubär, BYC Flotte Berlin*

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



Fotos und Online-Archiv

Fotos für die FolkeNews

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

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

Archiv

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

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





Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Ein in jeglicher Hinsicht turbulentes Jahr neigt sich dem Ende zu. Die Boote sind im Winterlager, verlangen momentan nicht unsere ständige Aufmerksamkeit. Draußen tobt der erste Herbststurm und ich lasse das Jahr Revue passieren. Zeit Bilanz zu ziehen, um dann das Neue Jahr kraftvoll zu begrüßen. Wie auch in meinem Bericht auf der diesjährigen JHV in Berlin zum Ausdruck gebracht, steuert die DFV in guten Gewässern. Die Zusammenarbeit im Vorstand, der Zusammenhalt in den Flotten und der funktionierende Austausch zwischen den Mitglieder stimmen mich optimistisch.

Wir segeln eine nunmehr 72 Jahre alte Bootsklasse, die jung und alt gleichermaßen begeistert. Segelspaß pur, sei es auf dem Binnensee, auf der Nord- oder Ostsee: Der Klassiker unter den Kielbooten erfreut sich nachhaltiger Beliebtheit. Unsere Mitgliederzahlen sind fast stabil, Gebrauchschiiffe sind bezahlbar, also alles gut.

Als ziemlich sicheres Kielschiff kann man das Schiff alleine, zu zweit, oder zu dritt segeln. Welche andere Klasse kann das bieten: Ist das vielleicht der Grund, warum so mancher aus anderen Klassen zu uns kommt? Wir begrüßen das natürlich sehr, denn so wird dem durch den demographischen Wandel ausgelösten Trend abnehmender Mitgliederzahlen entgegengewirkt.

Neben den GFK-Schiffen, die vorwiegend im Regattabereich anzutreffen sind, gibt es eine große Holzboot-Szene, die überwiegend Fahrtensegelei betreibt. Aber auch diese nehmen an Regatten teil, alleine an der großen Klassikregatta von Flensburg nach Kiel im Frühjahr diesen Jahres 24 Folkeboote. Ich habe mich dieser Fahrtenszene in diesem Jahr besonders gewidmet, da wir ja auf der Suche nach

einem/r Nachfolger/in für das Amt des/der Fahrtenbeauftragten sind. Meine Gespräche in dieser Szene haben mir eine Fülle von Erkenntnissen gebracht, jedoch noch keine Bereitschaftserklärung für einen Nachfolger. Aber nach wie vor bin ich überzeugt, dass es uns allen gut tun würde, wenn wir zumindestens einen gewissen Teil dieser Szene bei uns integrieren könnten. Ich bleibe daher am Ball.

Wie Ihr alle wisst, findet das eigentliche Folke-Leben in den Flotten statt. Und da bin ich sehr erfreut, wie gut das fast überall läuft. Auch zur MVP-Flotte hatte ich jüngst Kontakt: Sie ist mittlerweile auf 8 Schiffe angewachsen, wie mir Frithjof sagte. Da ja der Goldpokal 2015 in Warnemünde stattfindet, sollten wir die Flotte dort mit einbinden, auch wenn sie überwiegend Fahrtensegler sind. An der Ostseeküste haben wir jedoch teilweise Sorgen, was die Mitgliederzahlen bzw. Nachfolgeregelung von Flottenchefs angeht. Hier denke ich darüber nach, ob wir es mit einer Art Flottenfusion nicht einfacher haben: Aus 2 oder 3 mach 1: Weniger Regatten, aber wechselseitig in den Revieren, ein Winterprogramm, das wären die Vorteile. Was meint Ihr?

Ohne die gute Zusammenarbeit des Vorstandes mit mir, wären wir nicht da, wo wir heute sind. Ich möchte mich daher einmal ausdrücklich bei Harald unserem Webmaster, der immer schnell und korrekt alles erledigt, bei unserem Sportwart Sönke, der wirklich gut die Enden zusammenbringt und nicht nur für mich ein richtig guter Coach ist, bei dem scheidenden 2. Vorsitzenden Christian, der viele Inputs gegeben hat und auch manchmal, meistens zu Recht, den warnenden Finger gehoben hat, bei Michael, unserem TO, der die Umfrage gut erledigt hat, bei

Jessica und Bernd, unseren fleißigen FN-Redakteuren, unserem Geschäftsführer Norbert und seinen Kassenprüfern Nils und Gerd sowie unserer Fahrtenbeauftragten Traute, die sich sehr um diese Szene bemüht hat, bedanken.

Was werde ich in 2015 in Angriff nehmen?

- Finden einer Person für den Fahrtenbereich
- Weiterentwicklung des Regattawesens in Zusammenarbeit mit Sönke, den Flottenchefs und der Mitgliedschaft
- Besuch der schwedischen Vereinigung
- Starten eines Fotowettbewerbs innerhalb der DFV mit dem



Ziel, aus den 12 besten Fotos einen Kalender herauszugeben
• Mehr Segeln als in 2014
Ich wünsche Euch eine gesegnete und fröhliche Weihnacht und ein Gesundes und Erfolgreiches Jahr 2015.

Johannes Thaysen

Johannes Thaysen

Inhalt



Technik

Expertentipp Überwintern im Wasser	4
Entdeckung der Langsamkeit	5

Sport

Rolling Home	
International Berlin	6
Regatta gesucht	8
Finnen in Berlin	9
Mit dem Mini-Folkeboot nach Schweden	10
Classic Week in Kappeln	11
Äbent klubbmesterskab i Kolding	13
Sommerreise zur Cowes Week	14

After Sail

Wirbelwind vor dem Goldpokal 2015	15
Weihnachten auf dem Folke, trotzdem ein Drei-Gänge-Menü	16
Offener Leserbrief: Freies Segeln mit dem Folkeboot	18

Fahrten

Schtoinersegeln in den schwedischen West-Schären	19
--	----

Flottentalk

West – Ein Rückblick der Folkebootflotte Essen	22
West – Ansegeln der Minis der Folkebootflotte Essen	22
West – Flottenmeisterschaft der Flotte Essen	23
Süd – Jahresversammlung der Flotte Bodensee	23
Nord – Internationale Deutsche Meisterschaft in Schleswig	24
Nord – Grünkohlessen – ein neues Erlebnis für ganz besondere Gäste	24
West – Ein paar Takte von Matta über die Saison 2014	25
Unser neuer 2. Vorsitzender Hans Ptaszynski stellt sich vor	26
Protokoll der Jahreshauptversammlung 2014	27
... zum Schluss	30



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



Expertentipp: Überwintern im Wasser

An dieser Stelle möchten wir hilfreiche Tipps rund ums Folkeboot durch Experten weitergeben.

In sozialen Foren wird derzeit auch über das richtige Lagern der Boote im Winter diskutiert. Sollten Boote überhaupt immer wieder aus dem Wasser gekrant werden oder tut man damit pünktlich zu Beginn des Winters nur den entsprechenden Dienstleistern einen Gefallen?

Diese Frage stellten wir Philipp Schaich von der Bootswerft Schaich in Stralsund und er antwortete.

Das Überwintern im Wasser ist eine zweischneidige Sache. Einerseits will ein Holzboot grundsätzlich nicht lange an Land stehen und austrocknen (vor allem nicht im Winter, wenn die absolute Luftfeuchte niedrig ist und der Wind mitunter schneidend gleich austrocknend ist). Bei einem GFK-Boot ist es genau umgekehrt (wenn wir von Polyester sprechen, und das ist bei Folkebooten ja der Fall). Dieses Material „freut“ sich, wenn es über den Winter ablüften kann, also den Feuchtegehalt im Material reduzieren kann.

Unabhängig davon drohen im Winter Gefahren für ein Boot (und das gilt nicht unbedingt nur für Holzboote) wenn Feuchtigkeit ein-

dringt und gefriert. Das Wasser dehnt sich aus und sprengt kleine und kleinste Spalten und Ritzen auf. Und nach dem nächsten Tauwetter und erneutem Frost geht es weiter. Bei kleinsten Öffnungen tut hier die Kapillarwirkung ihr Übriges. So leiden alle Boote, die irgendwo Angriffsfläche bieten (und das tun in der Tat eigentlich alle Boote, selbst wenn eine Persenning drüber liegt).

Weiterhin ist ein Liegeplatz für den Winter sehr sorgfältig auszuwählen. Gefahr droht hier über die Eispressung. Also, wenn sich die Eisschollen übereinander schieben und zusammengedrückt werden. Auf diese Weise kann ein Boot sehr schnell ernsthaften strukturellen Schaden nehmen und ggf. auch sinken. Eine entsprechende Gefahr droht eigentlich an allen nicht vollends geschützten Liegeplätzen (Fahrwasser, offen für Wind, Tidengewässer etc.).

Man kann also die Frage nach der Möglichkeit des Überwintern im Wasser mit einem klaren „Ja, aber...“ beantworten. Geschützt soll der Platz sein und das Boot ordentlich abgedeckt – ohne, dass Kondenswasser unter einer Persenning tropft, oder sich anders auf dem Boot absetzt.

Wer dieses Abenteuer aber anstrebt und im Winter segelt, wird mit herrlichstem Segeln zu ungewohnter Zeit belohnt.

Beste Grüße, Philipp Schaich

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT-MØLLER



NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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



1946-2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

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



Entdeckung der Langsamkeit

Mit richtiger Fahrtechnik reichen 72 PS zum Folkeboottrailern, von Michael Hundrup

„Na, dann kommst Du ja wieder in den Verkehrsfunk...“ Ermutigender Abschiedsgruß von den Segelkameraden am Yachtclub. Sie kennen das schon. Dabei war ich noch nie Gegenstand einer Warnmeldung im Radio wie „Auf der A1 befindet sich ein Schwertransport, der nicht überholt werden kann“. Obwohl...

Vor fünf Jahren wurde mir ein Mercedes-Geländewagen 240 GD, ein Youngtimer von 1985 angeboten. Und weil das G-Fieber in meiner Familie Tradition hat, konnte ich nicht widerstehen. Ein jagdgrünes, kurzes Exemplar aus Italien. Ganz ungewöhnlich rostfrei und sauber mit nur 60Tkm. Ohne Anhängerkupplung und ohne Antrieb zur Vorderachse, also ohne Allrad und ohne Antriebsbetrieb. Eine neue Kardanwelle vom Zwischengetriebe nach vorn für Allradbetrieb und eine AHK-Nachrüstung, und endlich besaß ich ein legales Zugfahrzeug für mein Folkeboot auf seinem Alko-Stahltrailer.

Vorgeschichte wie bei vielen von uns: Mein Liegeplatz ist am Möhnesee, und so geht es bei mir nicht ohne Trailern. Einerseits will man ja gelegentlich zur Ostsee, andererseits habe ich ein sauberes Winterlager direkt zuhause, etwa 90km vom See. Der Vorbesitzer meines ersten Holzfolkeboots trailerte es immer in Dänemark herum, mit einem Opel Rekord! Naja, und mein angenehmstes Zugfahrzeug war einmal ein Mercedes E 420 mit acht Zylindern, schön langem Radstand und einem Automatikgetriebe, das die Belastung nach einiger Zeit mit einem 4000 Euro Schaden quittierte. Aber auch dieses Auto war ja kein legales Zugfahrzeug. Hand aufs Herz, mein Schiff ist kein rankes Regattabötchen von 1950 kg sondern hat gut 150 kg Übergewicht, plus Ausrüstung, plus Trailer, da kommen wir gern auf über 2700 kg am Haken, und das darf kein PKW ziehen. Also Geländewagen. Oft verschiedene Modelle gemietet brachte einiges an Erfahrung: Audi Q7, Touareg, Toyota Land Cruiser und M-Klasse schnitten gut ab (alle komfortabel bei unisono 13 l Verbrauch im Zugbetrieb), Jeep Cherokee (ewig piepsend und gongend brauchte 16 l), Pajero, Kia Sorento und Frontera wirkten schwächlich und durstig, und der LR Defender war ein Alptraum. Immer angstnasse Hände, weil kein Geradeauslauf, schwach und instabil beim Bremsen, dazu laut und durstig. Aber einen dicken Premium Geländewagen für 100.000 Euro alltags fahren, wegen der paar Gelegenheiten zum Trailern, das wollte ich auch nicht.

Nun also das alte G-Modell W460 mit dem Motor OM 616 mit 72 PS, oder, für die Jüngeren unter uns, 53 Kaa Wee und Vierganggetriebe. (OM steht für Öl-Motor, da zu Zeiten der Namensgebung der frühen Mercedes-Dieselmotoren Diesel-Kraftstoff noch Leichtöl hieß.) Mit leerem Trailer und etwas Anlauf schafft er 100 km/h auf ebener Strecke. Aber dann kommt das dicke Baby auf den Trailer, und die

Anmerkung der Redaktion:

Lieber Michael, nach dem Lesen deines Berichts erinnerte ich mich an eine Geschichte zur Regatta am Bodensee der Crew der „Honk“ in einem 68 PS starken VW T4 syncro mit Staumeldung im Radio – UNTER BEWEGT SICH DOCH!

Mittlerweile sind wir auf einen VW LT umgestiegen. (Wer uns kennt, weiß, dass wir ein Faible für alte Autos haben.) Auch mit unserer „Trudi“ schaffen wir es, mit Folkeboot auf gerader Strecke auf 80 km/h zu beschleunigen. Ohne Gegenwind natürlich. Die letzte Tour hinterließ dann auch beim kleinsten Matrosen an Bord Eindruck. Sein Spielzeugboot wird seitdem auf einem umgerüsteten Holzanhänger eines bekannten Spielwarenherstellers mit den Sätzen gezogen: „Mama, Dudi schafft das. Brauchst du überhaupt keine Angst zu haben! Duht Duht!“

Welt der Physik fühlt sich ganz anders an. Das Rangieren am Kran ist dank des kurzen Radstandes beim Zugfahrzeug und Servolenkung zwar ganz leicht, aber dann kommt eine kurze, steile Steigung auf die Uferstraße. Im ersten Gang? Fehlanzeige. Doch nun die Offenbarung: Die Geländeuntersetzung rein, und die 72 PS zerren das Gespann fast im Standgas hinauf, wollen fast schon den zweiten Gang. Danach bin ich anfangs immer erst rechts rangefahren, habe mich etwas beruhigt und die Straßenuntersetzung ohne Allrad eingelegt. Und eine groooooße Lücke im Verkehr abgewartet, denn von nun an ging alles langsam. Beschleunigung ein Fremdwort. Wir nehmen, wie ein Öltanker, ganz langsam Fahrt auf. Auf der Landstraße sind wir ein Hindernis, denn bei jeder Ampel muss die ganze Welt neu angeschoben werden. Und das arme Motörchen quält sich gewaltig. An leichten Autobahnsteigungen werden wir 60 km/h langsam, und fluchende polnische LKW-Fahrer zeigen uns den bösen Finger. Es hat ein Jahr gedauert, bis ich die Technik raus hatte, wie man motorschonend und doch leidlich zügig vorankommt: Bei Steigungen einfach doch mit Geländeuntersetzung fahren. Im vierten Gang geht das auch noch bis 80 km/h, und langsamer werden wir auch nicht mehr. Zum Glück lässt sich beim alten „G“ während der Fahrt zwischen Gelände-Allrad, Straßen-Allrad und Straße mit Hinterachsantrieb hin und her schalten, und so habe ich tatsächlich zweimal vier, also acht Gänge zur Verfügung. Wenn man dann fleißig in den zwei Getrieben rührt, muss sich auch der Ölmotor nicht mehr so quälen, und alles wird flüssiger. Mittlerweile fahre ich das Gespann richtig gerne, denn trotz des kurzen Radstandes federt der „G“ alles sauber aus, und Lenkung und Bremse haben alles gut im Griff. Ich fühle mich sicher, und mit etwas Rücksicht auf schnellere Verkehrsteilnehmer sind wir gar kein Hindernis mehr. Sogar Geräusch und Fahrkomfort sind den meisten modernen Geländewagen ebenbürtig. Zudem begnügt sich das Oldi-Motörchen im Zugbetrieb mit 11 Litern Diesel, das hat kaum ein modernes Zugfahrzeug geschafft. Und das Beste: Nächstes Jahr ist mein kleiner Grüner 30 Jahre alt, ein Oldtimer oder Technisches Kulturgut mit günstiger Steuer und Befreiung vom Plakettenzwang. Ein Alltagsauto wird er auch dann nicht für mich, aber ein günstiger, robuster und legaler (!) Folkebootschlepper, langsam aber unaufhaltsam, ein Spaßauto und eine Anlage mit Rendite. Die Nachfrage nach gut erhaltenen Exemplaren um etwa 30 Jahre Alter ist nämlich erstaunlich, und seit ich den Kleinen habe, ist er schon deutlich im Wert gestiegen.

Fazit: Nach vielen Erfahrungen mit Zugfahrzeugen fürs Folke-Gespann bin ich bei meiner Lieblingslösung angekommen. Vielleicht mögen aber andere zum Beispiel den Land Cruiser von Toyota lieber, der kommt nämlich auch langsam in die Oldtimer-Jahre.





Rolling Home International Berlin

*Traditions-Ranglistenregatta gewinnt immer mehr Bedeutung – und Fans.
Von Gunter May, Heinz Wohlrab, Jan-Peter Hamann*

„Gunter, meinst Du, er wird uns segeln lassen?“ Uli versuchte, so beiläufig wie möglich zu klingen. Er stand rund anderthalb Bootslängen in Luv von uns im Cockpit der „Meltemia“ aus Eckernförde. Er wollte wahrscheinlich die Gastgeber nicht kränken, als er auf Gunters Antwort: „Na klar, hier sind doch mindestens 150m Sicht, das kann er segeln.“ nur stumm nickte. Sein Skipper Harald warf uns einen flüchtigen Seitenblick zu, um zu prüfen, ob er richtig gehört hatte, seine Frau Edda beobachtete uns unverwandt, ihr Blick war nicht zu deuten.

Noch weiter in Luv segelte Heta mit ihrer Crew aus Finnland, Gaby an Steuerbord in Lee. Schönes Bild eigentlich, dachte ich, Folkeboote im Morgennebel die Segel von Nebelschwaden eingehüllt. Mit vier Booten waren wir auf dem Weg von der SV03 rund um Schwanenwerder zum Start der Rolling Home im Wannsee. Und mit „er“ war der Wettfahrtsleiter vom SC Ahoi, Hans Christian Steinmüller gemeint. Er hatte Heta Järvimaa-Luoto während des Sessan-Cups eingeladen, den traditionellen Saisonabschluss Ende Oktober in Berlin zu segeln. Nun war sie da, diesmal nicht mit



ihrer – man darf es durchaus sagen – bemerkenswerten Frauencrew sondern mit ihrem Vater Jari als Mittelmann (und größtem Kritiker) sowie Vorschoter Kai Aarnio.

War da ein Geräusch? Gunter und Heinz diskutierten, ob man bei schlechter Sicht eine Regatta starten kann oder nicht – und ob das jetzt hier eine schlechte Sicht sei.

Das Geräusch war eindeutig ein Motor – nur wo? Rund um uns herum war es hellgrau, kein Ufer mehr zu sehen. „Wahrscheinlich die Wannsee-Fähre.“ Gunter nickte in die Richtung der Reste einer Kielwasserspür, die wir gleich kreuzen würden. Tatsächlich entfernte sich das Motorengeräusch nach Backbord. Der Kompass zeigte Süd, also waren wir wohl irgendwo querab von Kladow. Kurze Zeit später schälte sich vor uns erst eine Uferlinie und dann eindeutig auch die DLRG Station am Rehwäldchen aus dem Nebel.

Wir gingen über Stag und die anderen Boote folgten uns. „Wo ist Gaby eigentlich?“ fragte Heinz. Wir hatten sie verloren. Vor uns tauchte im Nebel eine rote Tonne auf. „Hier musst Du aufpassen“ rief Gunter zu Harald hinüber, hinter der Tonne wird es flach“. Wieder diese Blicke vom anderen Schiff, die stumm zu fragen schienen: „Ok, aber wo zur Hölle sind wir?“ Inzwischen war es kurz vor 10.00 Uhr, Startzeit eigentlich, aber außer uns war niemand zu sehen. Es war schweinekalt, der Nebel lichtete sich etwas, an Backbord konnten wir das Strandbad erahnen. Ein Spinnacker kam uns entgegen, er gehörte einer Trias, die auch die Rolling Home segeln wollte, zusammen mit H-Booten und Trias teilten wir uns die Bahn. 41 Meldungen, das hatte es in diesem Jahr bei einer normalen Ranglistenregatta kaum gegeben. Aber die Rolling Home lockt auch wie kaum eine andere Regatta viele auswärtige Segler auf den See, sie ist inzwischen Kult. In ihrer 42. Auflage waren allein vier dänische Crews dabei, dazu die fast traditionellen Fraktionen aus Essen, vom Bodensee und den Küstenrevieren, die die ganze Sache auch sportlich noch anspruchsvoller und attraktiver machten. Und so ganz nebenbei war es eben auch eine Art Familientreffen zum Ende der Saison.

„Where are we, we are totally lost!“ Kai rief vom finnischen Boot herüber. Wir antworteten irgendetwas Unverständliches und zeigten nach Steuerbord, wo sich im Nebel leicht der Segelclub Ahoi abzeichnete. Dort lag auch noch das Startschiff vertäut, das Signal „Startverschiebung“ gezogen. „Was machen wir?“ Noch ein bisschen segeln, denn der Wind war gar nicht soo schlecht. Weiter drinnen im Wannsee lag das Startschiff vom Gothia für den Teamcup der Optis bereit, die man auch bei jedem Wetter rauscheucht. Wir nahmen mit den drei Folkebooten in Kiellinie die Parade der Opti-Teams aus Estland, Schweden, Finnland, USA und Norwegen ab und versuchten Zuversicht zu verbreiten. Wir ernteten aber nur skeptische Blicke und nur die Trainer in den schleppenden RIBs waren gutgelaunt. Irgendwie starb nun auch der Wind und wir dachten: Ein Kaffee und ein bisschen Aufwärmen wäre nicht schlecht. Also steuerten wir den Ahoi an. Doch aus dem Kaffee wurde nichts. Denn gerade als wir uns an der traditionellen Bodensee-Apfelkiste vorbei bis zum Tresen vorgearbeitet hatten, scheuchte uns Steinmüller wieder auf den See: Wir sollten keine Minute verlieren, der Nebel würde sich lichten und der Wind sei auch da.

Was dann passierte, wissen wir nicht mehr so genau. Ein schöner und langer Segeltag auf jeden Fall mit drei spannenden Wettfahrten, solide gemeistert von der Wettfahrtleitung. Die Dänen waren immer vorn mit dabei, aber auch Stefan Klabunde segelte kontinuierlich gut bei dieser schwierigen Windrichtung Süd. Links war irgendwie ein bisschen besser, aber wenn man richtig ansetzt,

funktionieren auch die Schläge dicht unter Land rechts ganz gut. Andy Blank und Sabine Knegeford konnten das mal wieder eindrucksvoll demonstrieren, aus Berliner Sicht sind auch Klaus Krüger und Rainer Birkenstock gut unterwegs. Doch die Felder werden ganz schön durcheinander gewürfelt. Einmal müssen wir erleben, wie wir in der Mitte des Sees auf dem Vorwind-Kurs faktisch stehenbleiben, während die Boote links und rechts an uns vorbeiziehen. Egal, irgendwann zwischen vier und fünf segeln wir einigermaßen zufrieden zurück und entdecken mal wieder, dass nicht jeder Kuchen auf dem Boot problemlos essbar ist. Gravieren der ist jedoch, dass Heta bei der Rückfahrt in den Hafen entdeckt, dass eine Saling gebrochen ist. Anstelle des erwarteten entspannten Abends am Buffet des Ahoi wartet nun der Klassiker: Mast ziehen, reparieren und stellen bis in die Dunkelheit. Die drei Finnen werden im Anschluss so erledigt vom ganzen Tag sein, dass sie nur noch an der Schlange zum Rolling Home Buffet vorbei zum Auto schleichen können. Offenbar geht es mehreren so, denn entgegen der Vorjahre kann man wohl doch einen Tischplatz ergattern, wie man so hört. Wie immer werden die Dänen dann beim Sozialen wohl die Konditionsstärksten sein, um es mal so auszudrücken – aber auch das ist inzwischen wohl eigentlich allen klar.

Der Sonntag sah zur Abwechslung mal instabile Windverhältnisse, der Wind kam noch etwas südlicher als am Vortag. Die Linie war überraschend lang, die Situation etwas unübersichtlich. Offenkundig war Warten angesagt – und ausprobieren, was der Wind macht. Noch überraschender war das Ankündigungssignal, das einige von uns relativ weit von der Linie ereilte – und je nachdem wo man gerade war, schaffte man den Weg bis zum Start oder eben nicht. Vielleicht hätte Steinmüller warten können, warten sollen – andererseits war da ein Windfenster und die folgenden Runden haben funktioniert. Auch Jørgensen hat die Linie gerade noch so erreicht, was ihn nicht daran hinderte, diese Wettfahrt zu gewinnen.

Die letzte Wettfahrt am Sonntag brauchte einige Anläufe, um auf die Bahn zu gehen. Die lange Startlinie mit unterschiedlichen Winden auf beiden Enden der Linie, führte zu einer gewissen Häufung am Schiff und am Pin – mit viel Platz in der Mitte dazwischen um sich zu entfalten. Der Pin war letztlich besser, aber so dicht unter Land lieferten die Boote sich gegenseitig störende Wegerechtswendeduellen. Wir hatten aus der Mitte heraus schönen freien Wind und brauchten nur schnell zu segeln, um die Saison für uns ganz nett abzuschließen. Eine spannende Wettfahrt nicht nur für uns, mit viel Hallo an den Tonnen, mit einem wunderbaren sportlichen Duell mit Frank Prehn von der Müritz und einem stark angreifenden Stefan Klabunde, der mit dem 3. in dieser Wettfahrt den Gesamtsieg nach Hause fahren konnte und Per Jørgensen auf den dritten Platz verdrängte.

Das war's. Was dann noch kam, war Einpacken, Mastziehen fürs Winterlager oder die Rückreise mit dem Trailer, Erfahrungsaustausch – und eine wie immer launige Siegerehrung mit Schokolade für die Finnen und Handtüchern für uns. Gute Sache, schöner Saisonabschluss – vielen Dank an den SC Ahoi, wir freuen uns schon auf das nächste Jahr.

PS: Mit den Finnen haben wir in diesem Jahr neue Freunde gewonnen, vielleicht ist der Goldpokal in Helsinki 2016 eine Reise wert – Heta, Jari & Kai haben uns gezeigt, dass es machbar wäre. Segel schnappen, Boot leihen, hinfliegen oder -fahren und mit Freunden segeln – ist sowieso der neue Trend und eigentlich genau wie bei der Rolling Home.

Foto: Angela Kausche, www.segelfoto.de



Regatta gesucht

Von Angela Kausche berichtet für den Segel-Club » Ahoi « vom nebeligen Auftakt zur Rolling Home

Schon früh am Freitag trafen dieses Jahr die ersten Segler im Segel-Club » Ahoi « ein. Das „Meet and Greet“ an der Club-Theke am Tag vor den Wettfahrten gehört zum Ritual der traditionellen Herbstregatta auf dem Wannsee.

Ein wenig Abschied lag in der Luft – endet die Regattasaison für viele doch an diesem Wochenende. Aber auch Wiedersehensfreude machte sich breit – denn von weit her war man aus Dänemark, Finnland oder aus der Schweiz angereist. Und nun traf man sich hier zum letzten Höhepunkt des Regattakalenders.

Letztlich standen 41 Folkeboote, 19 H-Boote und 7 Trias auf der Startliste. Darunter einige der besten H-Boot-Segler Deutschlands (u.a. Bernd Zimmermann, Deutscher Vizemeister, Tegeler Segel-Club), Top-10-Segler der deutschen Folkeboot-Rangliste (u.a. Andreas Blank, Segler-Club Gothia in Berlin bzw. Siegfried Busse, Segler-Vereinigung Kiel) und einige dänische Meister ihres Faches wie die Steuerleute Christian Thomsen oder Per Jørgensen aus Jütland.

Freitag fegte bis in die Dunkelheit hinein ein schöner Wind über den See – einige auswärtige Mannschaften nutzen die besten Bedingungen um sich mit dem fremden Terrain bekannt zu machen.

Am Samstag hieß es dann erst mal warten. Der Morgen zeigte sich von der nebeligen Seite und um kurz vor 10 wurde wie erwartet die Startverschiebungs-Flagge gezogen. Solange man das gegenüberliegende Ufer nicht sehen konnte (also Sicht von max. 150 m)

konnte man ohne Nebelhorn oder starke Scheinwerfer weder auslaufen noch einen Kurs auslegen.

Als sich der Nebel ab 11 Uhr verzog, wurden die Trias schließlich als erste der drei Klassen gestartet. Die Winde zwischen 2 und 3 Bft. wurden zunehmen stabiler und nach 4 Wettfahrten für H-Boote und Trias bzw. 3 Wettfahrten für Folkeboote legten die Segler sichtlich zufrieden zum ersten Feierabendbier im » Ahoi « an.

Ein rustikales Berliner Buffet zum Abschluss des ersten Wettfahrt-tages füllte die Mägen der Regattateilnehmer und vor allem mit den dänischen Seglern wurde bis spät in die Nacht auf die Völkerfreundschaft angestoßen – „skål“!

Zum Ende des ersten Regatta-Tages war die Führung von Familie Köhne bei den „Triassen“ schon so eindeutig ausgebaut, dass der Mannschaft der erste Platz nicht mehr streitig gemacht werden konnte. Mit einer ausstehenden Wettfahrt für Sonntag bei den H-Booten bzw. zwei offenen Wettfahrten bei den Folkebooten blieb die endgültige Besetzung der Führungsplätze in diesen Klassen nach wie vor spannend.

Am Sonntag musste man sich dann bei weniger Wind sehr bemühen, pünktlich zur Regattabahn zu kommen. Recht souverän fuhren die H-Boote und die Trias ihre letzte Wettfahrt ein. Die Folkeboot-Meute wirkte eher nervös. Bei der letzten Wettfahrt waren vier Anläufe nötig, bis Wettfahrtleiter Christian Steinmüller mit einer wehenden schwarze Flagge und einem genauen Auge auf die Startlinie der Truppe beim fünften Versuch zu einem gültigen Start verhalf.

Platz 1 belegte bei den Folkebooten Stefan Klabunde mit seiner Mannschaft Stephan Feldhaus und Martin Weber (alle Segler-Club Gothia) vor den dänischen Gästen Per Jørgensen (mit Theo Gringel und Kristian Hansen) und dem drittplatzierten Christian Thomsen aus dem Kolding Sejlklub (mit Henrik Holk und Michael Kramer).

Bei den H-Booten, punktgleich mit Platz zwei, siegte Michael Leuenberg von der Großen Krampe (SC Aegir) mit seinem Team Jens Kaliga und Horst Schulz vor Bernd Zimmermann (Tegeler Segel Club (mit Markus Keding und Sven Taube) und dem dritten Thilo Beuster von der Seglergemeinschaft Scharmützelsee in Bad Saarow (3. Platz).

Den ersten Platz erkämpften sich in der Trias-Klasse, wie schon angedeutet, Steuermann Holger Köhne mit seiner Crew Jan und Uwe Köhne.

Der Segel-Club » Ahoi « freut sich, dass er dieses Jahr mehr Teilnehmer als in den Vorjahren begrüßen durfte und das seglerische Niveau in allen Klassen durch die internationale Beteiligung insgesamt sehr hoch anzusiedeln war.

In seinen Dankesworten erwähnte der Vorsitzende der Deutschen Folkeboot-Klassenvereinigung Dr. Johannes Thaysen, dass die Rolling Home 2014 die stärkste Ranglistenregatta des Jahres für das Nordische Folkeboot war.

Der Verein hofft, auch nächstes Jahr die Veranstaltung in diesem Sinne fortführen zu können. 2015 wird die Regatta wieder Ende Oktober stattfinden und für die H-Boote zugleich die Ostdeutsche Meisterschaft sein.

YOUR GOALS – OUR SAILS



R
A
U
D
A
S
C
H
L

S
E
G
E
L
M
A
C
H
E
R



CHOOSE
YOUR
WEAPON
WISELY

ONE DESIGN SEGEL
erfordern eine Entwicklung, die nie zu Ende ist. Designs werden ständig überdacht, neue Techniken werden getestet, im eigenen Tuchlabor überprüfen wir selbst welche Tücher sich eignen.

Mit den besten Seglern verschiedener Klassen werden Änderungen abgesprochen, Leistung und Eigenschaften der Segel optimiert. Das Feedback auf Änderungen wird analysiert.

EIN AUFWAND DER SICH DIE LETZTEN 40 JAHRE GELOHNT HAT.
Olympische Medaillen, Weltmeistertitel, Europameistertitel und nationale Meisterschaften sind Zeugnis für Qualität.



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



Heta, Jari und Kai auf der Sindbad (Foto: Angela Kausche, www.segelfoto.de)

Finnen in Berlin – Rolling Home 2014

Heta Järvimaa-Luoto war in diesem Jahr schon das zweite Mal in Berlin, diesmal mit ihrem Vater Jari „Jallu“ Järvimaa, einem passionierten Starboot-Segler, und dem dritten Mann Kai Aarnio. Hetas Club HSK richtet 2016 den Goldpokal vor Helsinki aus. Die Rolling Home in Berlin sind sie mit dem Boot „Sindbad“ (655) von Dietrich Luckey aus der SV03 gesegelt. Nach der Rolling Home haben Kai und Heta von ihren Erfahrungen in Berlin erzählt.

Heta: Es war großartig wieder in Berlin zu sein. Mit dem dritten Mal auf dem Wannsee fängt es langsam an gemütlich zu werden, obwohl ich mich an die legendären kniffligen Winde erinnerte. Neu für mich war das Segeln mit einer Männer-Crew.

Kai: Es war gut, dass wir schon Freitag früh in Berlin ankamen und so die Gelegenheit hatten, in Ruhe das Boot kennenzulernen und ein bisschen zu trimmen.

Jan holte uns vom Hotel ab und brachte uns zur SV03, wo das Boot auf uns wartete. Es erwies sich in einem guten Zustand und nachdem wir das Unterwasserschiff gereinigt hatten, machten wir uns an den Trimm und segelten noch einen Schlag auf dem Wannsee. Heta meinte sofort, dass sich das Boot gut anfühlt, sie hatte ein gutes „Finger Spitze Gefühl“. Der Wind am Freitag schien uns sehr kompliziert und die Dreher variierten von 10 bis 40 Grad.

Heta: Jan hatte ein gutes Boot in den finnischen Farben für uns gefunden und es war schön, dass wir es schon am Freitag ausprobieren konnten. Der Wind war wie immer eine Herausforderung. Nach dem Segeln haben wir beim SC Ahoi unser Programm geholt und erlebten durch die Damen im Regattabüro, den Wettfahrtsleiter und die anderen Segler ein so wunderbares, herzliches Willkommen, dass wir uns sofort zuhause fühlten.

Kai: Der Sonnabend begann neblig und kalt, alles in allem sehr aufregend. Wir verließen den Hafen alle fast zur selben Zeit, doch der Nebel verhüllte die Boote sehr schnell. Wir hatten nicht die leiseste Ahnung wo wir waren.

Heta: Der Wannsee sah sehr schön und fast magisch aus (wie die Bilder zeigen), doch es war auch schwierig zu segeln. Im SC Ahoi konnte ich meine Finger bei einer Kaffeepause erst einmal ordentlich aufwärmen.

Die Starts waren dann später ruhig und die Gesamttrückrufe machten mir nichts aus, weil sie mir die Gelegenheiten boten, in einer so großen Flotte das Starten zu trainieren.

Kai: Die Linie war auch lang genug, so dass wir unseren Platz zu richtigen Zeit finden konnten, es war niemals zu voll. Deshalb waren

wir mit unseren Starts ganz erfolgreich und hatten fast immer freien Wind. Schwierige und drehende Winde oder auch, an den falschen Stellen zu dicht ans Ufer zu segeln, kostete uns im Handumdrehen fünf bis zehn Boote. Trotzdem beendeten wir den Tag in der besseren Hälfte der Flotte.

Als wir zum Hafen zurücksegelten, bemerkten wir, dass eine Saling gebrochen war. Sehr schnell wurde uns dank der deutschen Gastfreundschaft für den kommenden Morgen ein Ersatzteil versprochen. Der Skipper von „Emma“ Siggie Busse war noch schneller und gab uns noch am Abend eine neue Saling. Bald hatten wir den Mast an Land und die Saling ausgetauscht. Schließlich war der Mast zurück an seinem Platz, aber inzwischen wurde es dunkel und wir entschieden uns, den Trimm früh am nächsten Tag zu machen.

Heta: Die Mastreparatur hat uns leider den Abend gekostet, so dass wir unglücklich das Dinner im Ahoi verpasst haben. Es wäre schön gewesen, die anderen Segler außerhalb der Regattabahn zu treffen.

Kai: Die Wettervorhersage für den Sonntag versprach Sonnenschein und schwachen Wind. Wir waren früh am Boot und machten uns an den Trimm. Trotzdem verließen wir als eines der letzte Boote den Hafen und waren trotz Jallus Paddel-Versuchen 20 Sekunden zu spät am Start.

Heta: Wir fuhren am Sonntag morgen tatsächlich ein bisschen zu spät los und der Wind war sehr schwach, so dass ich schon bald merkte, worauf es hinauslief. Ich bat meinen Vater zu paddeln, aber es war schon zu spät. Es war ein furchtbarer Start...

Kai: Ein bisschen irritierend war es schon. Warum konnte die Wettfahrtsleitung nicht zehn Minuten warten, um alle Boote auf die Startlinie zu bekommen? Wir waren ja nicht die einzigen. Der verpasste Start und andere Probleme führten dazu, dass wir als letztes Boot die Linie kreuzten – mit einer gesetzten Protestflagge. Da wir kaum noch etwas ausrichten konnten, entschieden wir uns alles zu riskieren, direkt zum Südufer zu segeln und die ganze Flotte an der Luvmarke abzufangen. Wir merkten aber bald, dass es nicht besonders smart ist, vom Feld weg zu segeln und es sich normalerweise auch nicht auszahlt. Nach der ersten Runde waren wir das



letzte Boot. Glücklicherweise konnten wir während der folgenden Runden noch einige der Konkurrenten einholen.

Die verbleibenden Starts waren dann wieder ganz erfolgreich, wir waren immer in der ersten Reihe und hatten freien Wind, das war gute Arbeit von Heta.

Das lustigste und gleichzeitig aufregendste Erlebnis sollte aber noch kommen. Bei der Annäherung an die Luvmarke waren wir im letzten Rennen gründlich über die Layline gerutscht. Uns war klar, dass wir so um den 20. Platz lagen und ahnten, dass es an der Tonne einige aufregende Begegnungen geben könnte. Tatsächlich kamen uns ungefähr 10 Boote auf Backbordbug entgegen, während wir mit fünf Booten auf Steuerbordbug an der Luvmarke ankamen. Wie durch ein Wunder – aber gewürzt mit einigen Schimpfworten von mehreren Booten – haben wir es geschafft Kollisionen zu vermeiden. Ich habe niemals zuvor so konkret erlebt, warum es heißt: Vermeide die Backbord-Layline, wenn Du nicht unter den führenden Booten bist.

Heta: Die Luvmarkensituation war wirklich ein Theater, das mache ich nie wieder!

Aber vielen Dank an den Skipper von Yogi, der uns einen guten Weg gezeigt hat, dem wir folgen konnten. ALSO... der Sonntag war aus Sicht der Ergebnisse wirklich enttäuschend, aber hinsichtlich der Erfahrung und des Trainings war es ein sehr guter Tag.

Übrigens roch die Zigarre von Bantams Skipper ganz gut und zwar auf dem ganzen Kurs.

Kai: Was dann noch blieb, war das Boot zurückzubringen und es für das Winterlager vorzubereiten. Das Wetter war schön, aber noch schöner war das Gefühl, als wir merkten, dass uns jemand aus der SV03 abholte und uns in den Heimathafen der „Sindbad“ schleppte.

Die Rolling Home ist als Segelevent eine tolle Regatta und wir würden jederzeit wiederkommen. Vielleicht auch zum nächsten Sessan-Cup?

Doch alle guten Dinge, die wir hier erlebt haben, werden übertagt von der Gastfreundschaft und der Freundlichkeit, die uns während der Regatta begegnet ist. Sie macht uns fast sprachlos.

Wir revanchieren uns gern, wenn wir Euch hoffentlich beim Goldpokal 2016 in Helsinki wiedersehen.

Heta: Wir haben tatsächlich die Sonne gesehen, von dem Moment als wir ins Ziel führen.

Es war eine sehr nette Geste vom SC Ahoi uns einen Preis für die weiteste Anreise zu geben. Wir müssen uns unbedingt ein Beispiel an den Deutschen nehmen, was die Menge an Preisen betrifft. Überhaupt hat die Wettfahrtleitung einen hervorragenden Job gemacht. Drei Klassen auf einer Bahn in einem relative kleinen Gebiet und es gab kaum gegenseitige Störungen von anderen Booten! Nachdem ich in diesem Sommer einige internationale Regatten besucht habe, denke ich, dass ihr Deutschen es am besten macht!

Ich hoffe, dass wir viele von Euch im nächsten Sommer wiedersehen und wenn nicht, dann spätestens beim Goldpokal 2016 in Helsinki.



Mit dem Mini-Folkeboot nach Schweden

Schwedische Meisterschaft und Länderpokal 2.-7. Okt. 2014 von R. Rasmus, F GER 918

Dieses Jahr ging alles ganz schnell: Heino Peters bekam Anfang Mai eine Mail aus Stockholm, ob es vielleicht deutsche Teilnehmer gäbe, die zur Internationalen Schwedischen Meisterschaft Anfang Oktober nach Stockholm kommen würden, um unter anderem auch um den lange vernachlässigten Länderpokal zu segeln. Plötzlich gab es kein Halten mehr. In Null-Komma-Nix hatten sich zehn Teilnehmer gemeldet, die in der wunderschönen Umgebung des Schlosses Ljunglofska im Stadtteil Bromma mitmachen wollten. Leider wurden es dann am Ende auf Grund widriger Umstände einzelner ‚nur‘ acht Teilnehmer.

Es bildeten sich Fahrgemeinschaften, die meisten zogen die Göteborgfähre von Kiel vor, ich selbst plante die Route Puttgarden, Helsingborg, dann Übernachtung in Jonköping.

Knapp vor Abreise wurden die letzten Trimmregatten hier in Bordesholm ausgesegelt, denn es waren zwei brandneue Schiffe dabei, denen noch anständiger Trimm eingehaucht werden musste.

Mit GER 1419 und Crew sowie meiner eigenen GER 918 im Bully

führten wir am Donnerstag früh ab Schilksee in Richtung Puttgarden. Der Süden Schwedens war leider ein einziges Regen-Gestöber, welches aber in Jonköping aufhörte. Am Freitag führte uns dann der schönste Sonnenschein durch das beginnende Herbstlaub bis zum Schloss. Eine wunderbare Fahrt.

Wir hatten erst noch vor, auf dem nur ca. hundert Meter entfernten Mälarsee einige Trimmschläge zu segeln, aber die Beine wollten nach sechs Stunden im Auto etwas Ruhe. Außerdem hatten wir Abendessen bestellt und das schon zu um neunzehn Uhr. Dazu wurden wir in den ersten Stock des Schlosses gebeten in einen kleineren Saal mit reichlich edlem Mobiliar und netter Bedienung. Was für ein schöner Auftakt.

Der Sonnabend begann mit vielem Wiedersehen und gegenseitigem Beschnuppern aller Teilnehmer, zehn Schweden hatten gemeldet. In einem der Salons des Schlosses fand die Steuermannsbesprechung statt. Schön gemischt Englisch – Schwedisch – Deutsch. Da man sich kannte und die Boote eh nur marginal voneinander abwichen,



Die drei Besten für den Länderpokal.

gab es kein langes Wiegen und Messen und man kam gleich zur Tagesordnung. Start- und Zielprozedur wurden kurz angesprochen und die bekannten Regeln abgeglichen.

Dann ging es aufs Wasser. Ein magerer Südwind schob eine Nebelbank heran und manchem von uns kam die Idee nach einer wärmeren Bux. Jedoch nach kurzer Zeit klarte es auf aber der Wind blieb schwach und das Wasser glatt. Wir segelten in drei Gruppen: Rot, Blau, Gelb a sechs Boote, so dass immer nur zwölf Schiffe am Start waren. Die Bahn musste leider derart gelegt werden, dass das Leetor recht in Ufernähe zu liegen kam, von wo es nach Vorbeifahrt eines Bootes weit draußen, immer eine unschöne Reflexionswelle vom befestigten Ufer gab. Da die Bahn außerdem recht kurz gehalten war, damit das Luv-Fass in Sichtweite blieb, hatte man nach einem verpatzten Start nicht mehr viele Möglichkeiten nach vorn zu kommen. Dem entsprechend waren auch die Zieldurchgänge der Teilnehmer sehr gemischt, ich selbst hatte z.B. nach zwei Achten und einem Siebten dann zwei Erste, dann einen Zehnten. Den Vormittag schloss ich endlich mit zwei weiteren Zweiten und einem Ersten ab.

Zur Mittagspause war Lunch angesagt im Dining-Room des Schlosses. Danach Kaffee im Salon und man musste sich schon zwingen, um rechtzeitig zum neuen Start am Wasser zu sein.

Auch am Nachmittag frische der Wind nicht auf, es blieb das Wetter der Flautenspezialisten: Segel offen und bauchig und ja nur in Fahrt bleiben, und alles wird gut. Wurde es dann auch und sogar die warmen Jacken wurden abgelegt: ein schwedischen Spätsommertag.

Nach der letzten Wettfahrt des Tages verzog man sich in Sauna und Dusche, um gewappnet zu sein für das Meisterschafts-Dinner. Die mitgereisten Damen waren nach einem Stadtbummel auch rechtzeitig zur Stelle und bald saß man in bunter Reihe und ließ sich das Kalbsfilet schmecken. Der anschließende Kaffee im Salon ließ sich gut an und eröffnete einen schönen Abend mit den schwedischen Freunden.

Sonntag. Der Wind hatte auf SE rückgedreht und kam nunmehr parallel zum Ufer. Ideale Bedingungen auch deshalb, weil es aufgefrischt hatte, und etwa 3–4Bft warfen schon eine Welle auf, die ein Modell in der Wende stoppten. Dazu, wie auch am Vortage, die Wellen der passierenden Boote. Aber die Boote liefen jedenfalls, was naturgemäß dann auch zu einigen Masthakern führte. Bo Lindström hatte besonderes Glück im Pech, als sein Boot in der vorletzten Wettfahrt vollschlug, und nur durch die Luftblase im Bug so lange an der Oberfläche blieb, bis es abgehoben werden konnte. Eine zufällige Dampferwelle hätte das Ende bedeuten können. Na, Ente jut, allet jut.

Nach Abschluss des vierzehnten Rennens gab es noch einmal gemeinsamen Lunch im Speisesaal und Kaffee. Es blieb nur noch kurz Zeit die Boote abzutakeln und dann kam schon der Ruf nach der Price-Giving-Ceremony.



Dazu wurden wir ins Jagdzimmer gebeten, wo schon bald Aake Ljungquist – Wettfahrtleiter und Initiator der Meisterschaft – mit der bewussten Liste erschien. Gespannte Aufmerksamkeit im Saal, Kaffee und Plätzchen waren nicht mehr wichtig. Kurz und schwedisch-sachlich wurde der Dritte Platz verkündet: Germany, Heino Haase, GER 482. Dann der Zweite Platz: Der ging an Schweden, Hans Funke, SWE 05. Und zu unserer großen Freude: Der Erste Platz, Heino Peters, GER 145, Gewinner der Schwedischen Meisterschaft.

Damit war das Maß aber noch nicht voll. Es wurde ja auch der Länderpokal ausgesegelt. Die Punkte der besten Drei eines Landes wurden gegeneinander aufgerechnet: Schweden kam auf 107 Punkte, Deutschland auf 104. Mit nur drei Punkten Vorsprung ergatterte das deutsche Team den Pokal zurück. Es ist ein schönes Folkeboot-Halbmodell im Maßstab 1:19. Gestiftet 1989 wurde es aber von 2002 bis 2010 nicht mehr ausgesegelt. 2011 war es nach Schweden entführt worden und nun von uns zurückgeholt. Aber alle in der Runde waren sich einig, es solle von nun an jedes Jahr umkämpft werden.

Den Rest des Sonntages verbrachten ein paar von uns in der Modell-Schmiede von Bo Lindström, dem Vater der schwedischen Mini-Folkes. Ein Erlebnis sondergleichen, die Werkstatt, und wie und was er dort für Modelle fertigt. Donnerwetter, da kam ich als normalsterblicher aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Den folgenden Montag hatten wir uns noch für die Stadt Stockholm reserviert. Dort gibt es ein Segelschiff, die VASA, die man, nachdem sie 330 Jahre auf dem Grunde des Hafens gelegen hatte, gehoben und restauriert hat. Sie war, 61 m lang und das Heck vierzehn Meter hoch, auf ihrer Jungfernfahrt nach knapp einer Meile im Hafen von einer leichten Böe umgepustet worden. Der König hatte beim Bau ein weiteres Kanonendeck gefordert, der Schiffbaumeister lehnte ab, der König sagte Kanonendeck oder Rübe runter, der Schiffbauer machte Kanonendeck und hatte trotzdem keinen Kopf mehr. Harte Sitten damals. Das Museum ist ein absolutes Muss für jeden Stockholmbesucher, der auch nur irgend etwas mit Meer und/oder Segeln am Hut hat. Und auch sonst ist die Stadt voll mit Sehenswürdigkeiten und war uns ein rechtes Erlebnis.

Die Rückfahrt ab Dienstag früh, erst im Regen dann durch das sonnige Südschweden bis Helsingborg. Am Mittwoch zweimal Fähre und der deutsche Straßenalltag hatte uns wieder.

Fazit: Eine Alles in Allem tolle Schwedenfahrt, von der ich nicht eine Minute hätte missen wollen.





Classic Week in Kappeln

von Gerd und Regina Augustin, Folkeboot Ute Anna von Wilster

Nach dem Auftakt zur Classic Week 2014 in Flensburg ging es über Sonderborg auf die Schlei. Hier konnte das Inshore-Race auf der Arniser Breite trotz widriger Windbedingungen ausgetragen werden, während das Offshore-Race für die 12er durch den fehlenden Wind ausfallen musste.

Am Vorabend wurde aber erst einmal die legendäre Suppentour gestartet, jeder Teilnehmer erhielt hierfür einen Suppenlöffel und eine Roadmap mit den teilnehmenden Restaurants. Ziel ist es, sich mindestens 5 Suppen auf der Teilnehmerkarte bestätigen zu lassen, um anschließend an der Tombola teilnehmen zu können.

Die gemeldete Zahl der Folkeboot (27 gemeldet, 15 gezeitet) übertraf sogar die Meldezahlen der Kieler Woche und es waren natürlich nur Holzfolkeboote auf der Bahn, chapeau! Die Wettervorhersage lautete schwachwindig und das traf auch zu, aber schwere Yachten sollen ja bei wenig Wind gegenüber leichten Yachten im Vorteil sein, so schreibt Dr. Manfred Curry (der Erfinder der gleichnamigen Klemme) in seinem Buch „Die Kunst des Regattasegelns“, dies konnte auf der Arniser Breite die Crew der „Ute Anna“ (Bauwerft Brandt-Möller 1985), bestehend aus Gerd und Regina Augustin sowie Jens Rohn (alle KYC) bestätigen.

So hatten wir der Ästhetik wegen nur den Außenborder mit Halterung an Land gelassen, ansonsten volle Tourenausrüstung inklusive Pütt und Pann sowie gut sortiertem Weinkeller.

Ausgebaumt ging es bei leichtem nordöstlichen Wind zum Start. Trotz der zahlreichen Meldungen hatten die Folkes leider keinen eigenen Start. So mussten wir uns mit diversen anderen Booten die Startlinie teilen. Aber

genug der Ausreden, wir starteten fast als letzte am Startschiff. Dies wiederum hatte den Vorteil, dass wir nun sehen konnten, welche Seite besser ist. Nach ein paar geschickt ausgenutzten Winddrehern hatten wir die „Ina“ (SCE, ein makellos erhaltener Lindbau von 1970) abgehakt. Die Luvtonne lag am nordöstlichen Ende der Arniser Breite, an dieser Stelle hatten wir uns bereits ins Mittelfeld vorgearbeitet.

Die Vor-dem-Wind-Strecke beinhaltete alle Richtungen der Kompassrose einschließlich Flaute. (eine Drachencrew nutzte die Gelegenheit für ein Bad in der Schlei.) Aber auch eine Flaute hat einmal ein Ende und es setzte sich nunmehr Südwest durch, so dass es des Trimmis wegen nötig wurde, dass auch mal einer oder zwei auf der hohen Kante saßen.

Die zur neuen Luvtonne gewordene Leetonne bei Lindaunis rundeten wir knapp hinter „Lord Jim“, SVAÖ mit Thomas Lysewski, so dass wir schon auf das Siebertreppchen schauen konnten. Dies war Ansporn genug, auch noch „Lord Jim“ vor der Ziellinie abzufangen und die Regatta auf der Arniser Breite mit einem Sieg abzuschließen.

Krönender Abschluss war dann am Dienstag Abend die Siegerehrung. Die Anzahl der Ehrungen ließ auch diese zu einer „Langstreckenwettfahrt“ werden, aber die teils sehr individuell gestalteten Preise boten einen hohen Unterhaltungswert. U.a. gab es Fenderbändsel, die vortrefflich zu allerlei Fancywork animierten, während „Gin“ dagegen ein begehrter Preis war. Auch „Kunstobjekte“ wurden verliehen. Und bis hin zu einer 60 Meter Ankerleinentrommel, ließen die Preis keinen Wünsche offen.

Danke an alle, die solch schönen Regattaveranstaltungen organisieren und an alle Teilnehmer, die diese Regatten mit Leben füllen und all die Mühen vergessen lassen.



Foto: Augustin



Åbent klubmesterskab i Kolding Wir waren da

von Sönke Asta Durst, *hasta la vista*, GER 564

Und es hat uns (Siegi, Uwe, Henrik, Udo, Bernd „Schädi“ und Sönke „Asta“) sehr viel Spaß gebracht.

Wir wurden freundlich empfangen und alle waren sehr hilfsbereit. Der Kolding Sejlklub liegt am Ende des Koldingfjords am nördlichen Ufer, ca. 1 Kilometer vom Centrum entfernt. Dies garantiert sehr kurze Anfahrtswege auf die, zu allen Seiten geschützten, Regattabahn. Der Klub verfügt über ein sehr schönes Klubhaus mit sonnigen Terrassen und einem prachtvollen Ausblick auf den Koldingfjord. Unsere beiden Crews hatten das „Rundumsorglospaket“ für 1200,- Dkr pro Boot gebucht. Darin enthalten war das Startgeld, zweimal rustikales dänisches Frühstücksbuffet mit der Möglichkeit, sich ein Lunchpaket zu schmieren (Samstag und Sonntag), ein Festessen mit drei Gängen am Samstag Abend. Es besteht die Möglichkeit, im Klubhus auf einer Isomatte zu übernachten. Da kann man nicht meckern.

Wir hatten unser Lager (Busse, Uwes Pavillon und Siegis schwarzen Wohnwagen) ungefähr 100 Meter vom Klub, am Rande des Uferweges aufgeschlagen. Am Samstag lag dann auch noch die Emma an dem Steg direkt vor Siegis Wohnwagen. Ein wunderschöner Anblick, besonders als am Sonntag die Sonne aufging.

Dies alles war schon die Reise wert, doch da kam ja auch noch das Sportliche hinzu.

Acht Wettfahrten an zwei Tagen von je einer guten dreiviertel Stunde lassen sich schon sehen. Am Samstag Start um 11:00 Uhr mit letzter Startmöglichkeit um 16:00 Uhr, am Sonntag Start um 10:00 Uhr mit letzter Startmöglichkeit um 14:00 Uhr. Wir standen

am Sonntag schon um 14:00 Uhr wieder abfahrbereit vor dem Klubhaus.

Das Feld von 16 Teilnehmern war sehr leistungshomogen. Fehler wurden sofort bestraft. Obwohl die Bahn nicht groß war, konnte man sich auf einer Kreuz, aber auch auf einem Vormwindkurs, entscheidend nach vorne oder aber auch nach hinten verholen. Die Wettfahrtleitung hatte alles sehr gut im Griff: Die Kreuzen waren auch wirklich Kreuzen und es wurde mit Bahnänderungen auf Winddreher reagiert. Hier können sich einige andere Veranstalter eine Scheibe von abschneiden.

Der Wind barg einige Überraschungen mit Winddrehern und Drückern, so dass es nicht ganz einfach war das Revier zu lesen. So lag Siegis Crew nach fünf Läufen am Samstag mit einem Streicher auf Platz 7 und meine Crew auf Platz 9.

Am Sonntag zahlte sich bei mir aus, dass ich mit Schädi und dem „Schleimeister 2014“ Udo zwei Spitzenkräfte an Bord hatte, mit denen es Spaß bringt zu segeln. Mit 2, 4 und zum Abschluss 1 setzten wir nochmal ein Duftmarke auf dem Koldingfjord und spülten uns auf Platz vier vor.

Wir bedanken uns für ein sehr schönes Regattawochenende bei unseren dänischen Freunden und können nur Reklame für diese schöne Veranstaltung machen.

1000 tak og vi ses i næste år!

Hilsen
Sönke



Fotos: Lars Jørgensen und Sönke Durst



Sommerreise zur Cowes Week

von Thomas Kauf, F GER 590 Flotte Berlin

Vom 1. bis 8. August 2014 fand in diesem Jahr die Cowes Week auf der Isle of Wight an der Südküste Englands statt.

Mein schon seit längerem schmorender Wunsch sollte in diesem Sommer in Erfüllung gehen. Die Teilnahme an der Cowes Week mit eigenem Schiff mit Crew und unseren Frauen.

Im Jahr zuvor waren meine Frau und ich schon da, um die Lage zu peilen. Überfahrt, Unterkunft, Liegeplatz etc. Alles schon mal ausgekundschaftet und gebucht. Liegeplatz, Ferienwohnung, Partymeile, alles ist zu Fuß gut erreichbar.

Wir Männer sind mit dem Gespann in zwei Tagen 1300 km bis Cowes gefahren, während unsere Frauen nach London geflogen sind und nach Shoppen und Besichtigung mit Bahn und Fähre nach Cowes gekommen sind.

Seit 1826 findet die Regatta jedes Jahr statt. Es ist ein nationales Ereignis und für die Engländer von großer Bedeutung. Die Royals reisen an, in Rundfunk und Fernsehen wird im ganzen Land berichtet, viele fahren auch ohne Schiff hin, um dabei zu sein um diese einmalige Atmosphäre zu erleben. Den Gästen werden u.a. eindrucksvolle Flugshows und ein superlanges Feuerwerk geboten. Das kleine Städtchen Cowes bricht aus allen Nähten. 8500 Segler fallen ein. 1000 Schiffe starten jeden Tag.

Gestartet wird in 40 Klassen. 20 White Group und 20 Black Group. Es gibt 4 Startlinien. In 2 Stunden starten 1000 Schiffe.



Alles funktioniert. Gesegelt wird auf dem Solent. Das ist das Meer zwischen der Isle of Wight und dem Festland. Ca. 6sm breit und 35sm lang. (Viel Platz.)

Wir sind in der Cruiser Class gestartet. 4 Nordische Folkeboote nahmen insgesamt teil. 2 in der Cruiser Class und 2 in einer anderen, der IRC Klasse. Spezielle Folkeboot Regatten werden

Die Cowes Week ist auch ein großes Volksfest. Im Pier View kehren alle ein. Hier hat man auch schon den einen oder anderen Segelprofi gesehen.



im Solent auch und viel gesegelt. Diese richten die Clubs von Lymington und Yarmouth aus. Da die Folkebootregatten dort mit Spi gesegelt werden, ist eine Teilnahme für uns so nicht möglich.



11 Uhr 20 war für uns meist Startzeit. Man kann an allen 8 Tagen, oder nur an ausgewählten Tagen teilnehmen. Es sollten wenigstens 4 Bft. Wind sein, denn es gibt ja Strom, der schon 3 Knoten haben kann. Die zu segelnde Strecke wird per SMS ca. 15min vor dem Start gesendet, der Navigator sucht die Tonnen auf der Seekarte und schon geht's los. Zieleinlauf funktioniert auch per SMS. Man gibt die Zeit ein. Z.B. 16.25, die Segelnummer des Schiffs vor einem, z.B. GBR 20345, und die Segelnummer des Schiffs hinter einem, z.B. SWE 3876, und sendet an die Zentrale. Das war's. Der Computer im Regattabüro rechnet alles durch und ermittelt die Platzierung. Wir staunten so manches Mal über die Pffiffigkeit der Engländer. Alles ganz unkompliziert und ohne Stress.

Kommt man nach der Regatta an Land, so ist die Partymeile schon längst geöffnet. Auf den Straßen und den Festzelten entlang des Ufers mehrere Tresen von ca. 30m Länge bei Hahnabstand von 50cm. Bands spielen überall bis spät in die Nacht. Keiner beschwert sich wegen Ruhestörung.

Segler aus aller Welt sind zusammengelassen, um eine Woche lang Spaß zu haben. England, Frankreich, Italien, Schweden, Dänemark, Oman, Australien, Neuseeland, USA. Habe gar nicht verstanden, warum wir unter 1000 Booten die einzigen Deutschen waren. Jedenfalls sollen wir vom Veranstalter schöne Grüße an deutsche Segler bestellen und euch sagen, hey kommt doch mal auf die Insel und macht bei dem Spektakel mit.

Kostentechnisch empfehle ich etwas mehr Taschengeld mitzunehmen als sonst, da Überfahrt einfach 250 Euro, Liegeplatz 700 Euro, Meldegeld 280 Euro, Slippen 500 Euro usw. kosten. Also alles etwas mehr als bei uns, aber ich bereue nichts. It was wonderful.





Wir haben etwas Einmaliges erlebt, das hätte nicht besser sein können. Alles hat gut geklappt und unsere Erwartungen wurden bei weitem übertroffen. Wir haben die Engländer als sehr kontaktfreudig und hilfsbereit kennengelernt. Das Land haben wir sonnig, farbenprächtig und in Details liebevoll gepflegt erlebt. Als wir wirklich auf die Hilfe der Engländer angewiesen waren (Mastspitzenbruch und Autoreparatur), begegneten sie uns sehr

freundlich. Lösungen waren sofort gefunden und wurden am helllichten Sonntag ausgeführt. No Problem.

Ich möchte mich an dieser Stelle ganz herzlich bei meiner Frau Vera und meiner Mannschaft Klaus Manthey und Rainer Wagner, sowie deren Frauen Brigitte und Silvia für ihre tatkräftige Unterstützung bedanken, um diese Unternehmung durchzuführen.



*Bemerkenswerte Zahlen: 50cm Hahnabstand, 8,3kn über Grund, der kräftige Gezeitenstrom macht es möglich.
Fotos: Thomas Kauf*

Wirbelwind vor dem Goldpokal 2015

von Burghard Britzke

Es war an einem nebligen Novemberabend im Jahr 2012 auf einer Vorstandssitzung, als unser Sportwart und Sieger des Goldpokals 2011 Stefan Schneider uns eröffnete, dass wir – der Spandauer Yacht-Club – durch seinen Sieg die Möglichkeit erhalten, uns für diese hochwertige Regatta engagieren zu können. Schnell waren die restlichen Tagesordnungspunkte vom Tisch und ein Projektteam wurde gebildet, Aufgaben verteilt und Möglichkeiten erdacht. Als Regattagebiet war die Ostsee und hier Warnemünde schon am ersten Tag im Gespräch. Wir machen den Goldpokal 2015 zu einem bleibenden Erlebnis für alle Teilnehmer – das stand fest.

Und so bewarben wir uns um die Ausrichtung bei den entsprechenden Gremien der Folkebootvereinigung. Dann wurde es still. Es waren ja noch über zwei Jahre bis zu dem Ereignis. Trotzdem wurde in kleinen Teams weitergearbeitet. Es musste eine Kalkulation erstellt werden. Bald war klar, dass für eine solche Veranstaltung Sponsoren gewonnen werden mussten – Chefsache! Nebenher mussten die geeigneten Wege geschaffen werden, rechtzeitig und ansprechend Informationen an die interessierte Seglerschaft weltweit verteilen zu können. Ein weiteres Projektteam musste sich um die logistischen Belange, wie Unterkunft (auch die der Boote) kümmern. Das ganze musste fernab der Heimat Berlin organisiert werden. Da war es nur folgerichtig, dass wir bei einem Ortstermin in Warnemünde mit dem Rostocker Regatta Verein eine Kooperation vereinbarten. Schließlich sind Ortskundige die besten Fährtsucher.

Inzwischen sind die Vorbereitungen im vollen Gange. Das Wasser-Team ist nahezu vollständig beisammen und eine internationale Schiedsrichter-Crew konnte gewonnen werden. Für die Absprachen und den Kontakt mit den lokalen Behörden wurde ein Deputat gebildet. Ein Programmheft wurde gestaltet, redigiert und verlegt.

Inzwischen ist die Anmeldung online über die eigens geschaffene Webpräsenz <https://goldpokal2015.de/> durchführbar. Zusätzlich ist auch für alle Seebären, die sich mit solch' technischer Finesse nicht abgeben möchten, ein mehrsprachiges Formular entwickelt worden, das ganz nach traditioneller Art ausgefüllt und mit der guten alten Post an uns gesendet werden kann – auch wenn das erheblich mehr Arbeit für die Organisatoren (das sind wir) bringt. Eine Minigruppe von Engagierten kümmert sich um die Gestaltung und Herstellung von sogenannten „give aways“. Da müssen Hersteller recherchiert werden, Preise verglichen und Verhandlungen geführt werden – ein eigenes Unterprojekt. Es sind die vielen kleinen Dinge, die alle so wichtig sind und von denen keines vergessen werden darf, da sie sonst das Uhrwerk der Vorbereitungen zum Stillstand bringen können. Deshalb sind auch die regelmäßigen Projekttreffen unabdingbar, an denen die einzelnen Teilaufgaben und auch alle Projektbeteiligten synchronisiert werden. Arbeitsstunden – ja Arbeitstage – werden da schon gar nicht mehr gezählt. Heute früh bekam ich eine E-Mail von einem interessierten Rennsegler, der wissen wollte, was denn genau in der Regattagebühr von 280 € enthalten sei. Ich wusste nicht, was ich ihm antworten sollte.

Selbst ernsthaft erkrankte Teammitglieder, die für alle weiteren Arbeiten ausfallen, was für uns einen erheblichen Verlust bedeutet, blicken gespannt auf die immer weiter voranschreitenden Vorbereitungen. Wir spüren schon den Wind in unseren Gesichtern, der die Segel blähen wird. Auf dem Projektplan tauchen immer mehr Häkchen auf – die erledigten Arbeiten, so dass unsere Stimmung sich mehr und mehr hebt. Was sich anfangs wie ein schwerer Brocken anfühlte, ist nun die Vorfreude auf ein Event, das eigentlich nur gelingen kann.



Weihnachten auf dem Folke und trotzdem ein Drei-Gänge-Menü

Ein weihnachtliches Menü entnommen aus dem Internetblog von Cornelia Glenz www.dieseeekocht.com. Lediglich die Nachspeise haben wir ergänzt.

In ihrem Blog geht es ums Essen, Trinken und Genießen auf ihrer kleinen Segelyacht einem Waarship 725. Sie berichtet von aktuellen Rezepten, Einkaufs-, Lagerungs- und Anlegetipps für unterwegs.

1. Gang: Chèvre Chaud nach Captain`s Kombüsenart

Zutaten für 2 Personen

- 1/2 Ziegenweichkäserolle (100 g)
- 1 Knoblauchzehe
- 4 Scheiben Baguette oder Giabatta
- Olivenöl, Pfeffer aus der Mühle, Meersalz
- Honig
- Rosmarin, Thymian, Chili

Werkzeuge: Messer, Pfanne mit Deckel

Das Baguette und die Käserolle in Scheiben schneiden. Die Brotscheiben von einer Seite in der kleinen Pfanne in Olivenöl goldgelb anrösten. Auf den gerösteten Seiten die Knoblauchzehe verreiben und jede Scheibe mit einem Stück Ziegenkäse belegen. Mit den Kräutern und einer Scheibe Chili dekorieren und wieder in die Pfanne geben, eventuell noch etwas Öl dazu. Hitze reduzieren und langsam garen, damit das Brot von unten nicht verbrennt.

Da wir keinen Backofen an Bord haben und der Käse trotzdem schmelzen soll, die Pfanne mit einem Deckel abdecken oder – falls nicht vorhanden – mit einem großem Teller.

Knoblauch auf Brot



In der Pfanne



Scheiben



Wenn der Käse nach etwa 2 Minuten schon etwas eingesunken ist, jeweils einen Klecks Honig in die Käsekreise geben. Die Rinde verhindert, dass der Honig in die Pfanne läuft und verbrennt. Noch etwa 1-2 Minuten vorsichtig weitergaren. Salzen, pfeffern und heiß servieren.

Dazu passt ein Weißwein.

2. Gang: Steinbeißer und Spitzkohl mit Kartoffelstampf

Die Blätter des Spitzkohls sollten beim Einkauf außen noch grün und knackig sein; nur dann ist der Spitzkohl wirklich frisch. In ein feuchtes Tuch gewickelt hält er sich, an einem kühlen und dunklen Ort gelagert, für ein paar Tage.

Werkzeuge: Topf, Pfanne, Teller für das Mehl. Messer, Brett.

Die Zutaten für den Spitzkohl für 2 Personen

- 1 frischer Spitzkohl (ca. 700 g)
- 1 Zwiebel oder Schalotte
- 50 g Speck, z.B. Südtiroler
- 1/2 H-Kochsahne (100 ml)
- 1 Apfel
- 1 Möhre (für die Optik)
- 1 Esslöffel Kümmel (ganz)
- 1 frische Knoblauchzehe
- Pfeffer, Meersalz, frisch geriebene Muskatnuss
- 1/4 Chili (nach Geschmack)
- etwas glatte Petersilie

Für den Steinbeißer:

- 400 g Steinbeißerfilet
- 1/2 H Kochsahne (100 ml)
- 2-3 Esslöffel Mehl
- 1 Zitrone oder Limette (unbehandelt)
- ein paar Zweige Thymian und glatte Petersilie
- 1 Knoblauchzehe
- Öl, Pfeffer Salz

Zubereitung Spitzkohl auf Kombüsenart:

Vom Spitzkohl die äußeren Blätter und den Strunk entfernen. Die Blätter in Rauten oder Streifen schneiden. Die Zwiebel und die Möhre schälen und in feine Würfel zerkleinern. Den Apfel schälen und grob würfeln. Speck ebenfalls sehr fein würfeln. Knoblauch in dünne Scheiben schneiden.



Chèvre Chaud servierfertig

Fotos: Cornelia Glenz



Den Speck in einem ausreichend großen Topf anbraten, bis er schön knusprig ist. Wenn der Speck gut durchgewachsen ist, braucht ihr kein weiteres Fett. Anschließend die krossen Würfel herausnehmen und beiseite stellen.

Die Zwiebel- und Möhrenwürfel im Speckfett anbraten. Kurz darauf den Knoblauch und den Apfel ebenfalls mitbraten. Wenn alles gut glasig ist, den Spitzkohl in den Topf geben und einige Minuten mitdünsten. Mit Kümmel würzen. Weg mag, auch mit dem Chili. Für etwa 5 Minuten, unter gelegentlichem Umrühren, ziehen lassen. Mit der Kochsahne verfeinern, eventuell noch etwas Brühe (aufgelöster Brühwürfel o.ä.) dazugeben und noch etwa 3 Minuten sanft weiter köcheln.

Ganz zum Schluss die Speckwürfel wieder unter den Kohl heben. Mit Muskatnuss, Pfeffer, Salz abschmecken. Mit Petersilie bestreuen.

Tipp: Spitzkohl wird relativ schnell weich. Also nicht zu lange kochen lassen – das macht dieses Gemüse übrigens zum energiesparenden Bootsessen.

Und so wird der Steinbeißer vorbereitet:

Der Steinbeißer ist ein extrem leckerer Fisch. Sein festes weißes Fleisch schmeckt ausgesprochen fein und fällt beim Braten nicht so leicht auseinander. Steinbeißer sind in Grönland, Island, der Nordsee und in Norwegen zu Hause und gehören zur Familie der Seewölfe. Steinbeißer werden als Filets angeboten. Sie sind relativ grätenarm und werden bis zu 80 cm lang.

Wenn der Spitzkohl aufgesetzt ist, den Steinbeißer lediglich kurz mit Wasser abspülen und gut mit Küchenpapier trocken tupfen. Für ein gutes Bratergebnis ist das sehr wichtig. Das Fischfilet in portionsgerechte Stücke teilen. Fisch pfeffern. Gesalzen wird hinterher.

Das Braten des Steinbeißers geht dann ganz einfach:

ÖL in Pfanne aufsetzen und warten bis es heiß genug ist, aber nicht raucht. (Test: Bläschenbildung am Holzlöffel) Erst wenn das Fett heiß ist, den Fisch leicht mehlieren und sofort in das heiße Fett geben.

Tipp: Wenn der Fisch nicht unmittelbar danach in die Pfanne gegeben wird, wird das Mehl durchgeweicht und pappig. Es kann dann in der Pfanne kleben bleiben und schlimmstenfalls verkohlen.

Sobald die Fischstücke in das heiße Fett gelegt wurden, das Gas auf mittlere Hitze drosseln. Der Fisch hat jetzt 2–3 Minuten Zeit auf der späteren Oberseite kross zu werden. Vorsichtig wenden. Zerstoßene Knoblauchzehe, Thymianzweige und Zitronen – oder Limettenzesten dazugeben. Nach etwa zwei weiteren Minuten, den Fisch kurz herausnehmen, die restliche H-Kochsahne eingießen und vorsichtig verrühren. Kurz aufkochen lassen. Fisch wieder in die Pfanne setzen. Pfeffern und salzen und mit Petersilie bestreuen. Wenn der Fisch auf Fingerdruck nachgibt, ist er gar. In der Pfanne servieren.

Das Kartoffelstampf Grundrezept für die Kombüse für 2 Personen

- 600 g Kartoffeln (am besten mehlig)
- 1/8 Milch (etwa ein kleines Weinglas)
- Butter, Pfeffer aus der Mühle, Meersalz, Muskatnuss, frisch gerieben

Werkzeug: Messer, Topf, Stampfer

Zubereitung: Die Kartoffeln schälen, grob zerkleinern und in Salzwasser etwa 20–25 Minuten garen. Nicht verkochen lassen, besser mit der Messerspitze zwischendurch den Gargrad testen. Kartoffeln abgießen, abdampfen lassen. Im Kochtopf die Milch

mit einem Esslöffel Butter aufkochen. Die noch heißen Kartoffeln wieder dazugeben und mit einem Kartoffelstampfer, alternativ geht auch ein Caipirinha- oder Mörserstößel oder ein anderer stumpfer Gegenstand (sauberes Glas/Bierflasche), zu Stampf in der gewünschten Konsistenz verarbeiten. Mit Pfeffer, Salz und Muskat abschmecken und servieren.

Als Nachspeise gibt es dann Schneewittchen

Zutaten:

- 500 g Rote Grütze (z.B. aus dem Kühlregal)
- 250 g Quark
- 120 ml Sahne
- Spekulatius oder Lebkuchen

Zubereitung:

Lebkuchen oder Spekulatius in einer Schale zerbröseln. Rote Grütze drüber füllen. Sahne mit Vanillezucker steif schlagen, den Quark unterheben und alles gut verrühren. Anschließend über der roten Grütze verteilen.

Man kann dies auch schichtweise abwechselnd wie bei einer Lasagne portionieren.

Guten Appetit!

Von Der Nachspeise gibt es leider keine Fotos. Das Dessert ist so lecker und deshalb immer schnell aufgegessen.

Spitzkohl ganz und geschnitten



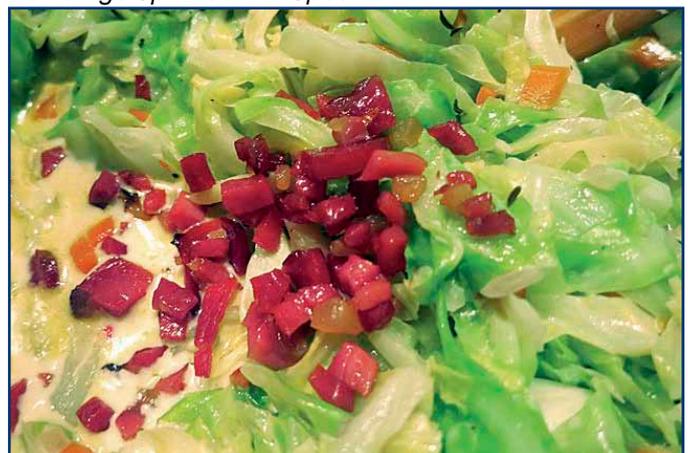
fast fertig



Kümmel, Apfel, Knoblauch



Der fertige Spitzkohl mit Speck





Dein Artikel in der FolkeNews 3/2014 Freies Segeln mit dem Folkeboot...

Ein Offener Brief von Kalle Nielsen an Björn Oie Pfannkuche. Der berichtete in der letzten Ausgabe einerseits vom Leben auf 7 Metern aber teilte auch seine Gedanken zu Regattaseglern und der DFV mit uns. Dazu nimmt Kalle in seinem offenen Brief Stellung.

Moin Björn,

als langjähriges Mitglied in der DFV habe ich natürlich auch die letzte FolkeNews gelesen. Nachdem ich Deinen Artikel gelesen hatte, war mein erster Kommentar: So etwas kann man nicht stehen lassen. Das bedeutet nicht, dass ich etwas gegen Kritik habe. Nur sollten die Sachverhalte, die bemängelt werden, belastbar recherchiert sein.

Im Einzelnen:

Du schreibst, die Website trennt strikt nach Regatta- und Fahrtenseglern. Das kann man (wenn das Wort strikt entfällt) formal nicht bestreiten, das aber gleich als Problem auszulegen, halte ich für weit hergeholt. Die Website ist unterteilt in die Rubriken: DFV, Folkeboot, Sport, Fahrten, Technik, Flotten, Marktplatz, Fotos/Videos, Service. Diese Überschriften dienen der Orientierung eines interessierten Betrachters der Website – nicht mehr und nicht weniger.

Du schreibst, auf Deine Fragen zum Transport, zur Sicherung auf dem Trailer oder zu geeigneten Zugfahrzeugen konnte oder wollte man Dir nicht helfen. Hier wüsste ich gern, wen Du angesprochen hast. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Du dazu vom TO, jemand anderem aus dem Vorstand oder den Flottenobleuten keine qualifizierte Antwort oder einen helfenden Hinweis zu Deinem Problem bekommen hast. Auf Deinen Hinweis zum Forum muss ich entgegnen, ein Forum ist ein Angebot an die Betrachter und Nutzer. Es kann nur so gut sein, wie diejenigen, die es nutzen. Wenn niemand dieses Angebot wahrnimmt, ist es nicht der Vereinigung vorzuwerfen, sondern der trägen Masse der Betrachter.

Du schreibst, nahezu alle Folkebootsegler, die Du auf Deinen Reisen getroffen hast, waren nicht Mitglied in der DFV. Darüber darf man sich wundern. Auch hier wäre zunächst interessant, wie viele Segler es denn waren. Ich rate in jedem Fall davon ab, daraus ohne Hinterfragen und Kenntnis der Umstände, etwas Negatives für die DFV abzuleiten.

Du schreibst, viele Regattasegler nehmen die Fahrtensegler nicht für voll. Wenn das so sein sollte, ist das ein zwischenseglerisches Problem, ein Problem der einzelnen Segler, nicht aber ein Problem der DFV. Verdwarste Ansichten in den Köpfen einzelner wird es immer geben, auch bei den Folkebootsegler (leider), egal zu welchem Zweck sie das Boot segeln. So, wie Du den vorletzten Absatz in Deinem Artikel formuliert hast, könnte man glauben, die Grundidee für den Entwurf des Folkebootes war die Entwicklung eines familientauglichen Volksbootes für den Törn in heimischen Gewässern. Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Der Grundgedanke war, ein Boot für möglichst viele Menschen mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten zu einem erschwinglichen Preis zu schaffen, eben ein Boot fürs Volk. Es sollte unter anderem sowohl touren- wie auch regattafähig sein. Das bedeutet, die Bedürfnisse aller Segler erfüllen. Dass unser Folkeboot diese Anforderung erfüllt, steht für uns beide sicherlich außer Frage.

Ausgehend von der verdwarsten Ansicht, Regattasegler nehmen Fahrtensegler nicht für voll, behauptest Du, die Klassenvereini-

gung verstärkt dieses Gefühl. Und begründest es damit, dass auf der Webpage Sport und Fahrten konkurrieren. Da muss ich widersprechen, hier wird in Orientierungshilfen viel zu viel reininterpretiert. Du begründest es dann weiter mit den aktionsorientierten Fotos im Sportbereich und den schwindenden Angeboten in der Fahrtenrubrik.

Ebenso wie den in der Website vorhanden Bereich Fahrten bemängelst Du, dass die Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung die Belange der Fahrtensegler nicht genügend wiedergeben.

Wenn ich mir die Ziele und Aufgaben der Klasse anschau, teile ich Deine Meinung nicht. Wenn Du der Meinung bist, es fehlt etwas, solltest Du klar formulieren, was Du möchtest. Dass in der Relation innerhalb der Klassenvereinigung mehr über den sportlichen Aspekt als über den Fahrtenaspekt diskutiert wird, kann man doch nicht der Vereinigung vorwerfen. Hier sind doch alle Segler gefragt. Du solltest Dich fragen, was bzw. wer die Klassenvereinigung ist: Eine Vereinigung von Folkebootsegler oder Freunden des Folkebootes, die sich ehrenamtlich zum Wohl und dem Fortbestand unser schönen Bootes einsetzen. Die Vereinigung ist kein Dienstleister, der gegen Honorar die Wünsche der Segler erfüllt. Jeder, der hier ein Amt annimmt, macht es nach bestem Wissen und Gewissen. Deine Frage, was habe ich davon – wird sich keiner von ihnen gestellt haben. Idealismus ist eine Voraussetzung dafür, dass ein Verein oder eine Vereinigung lebt und funktioniert. Reine Kosten-Nutzen-Analysen würden jede Vereinsmitgliedschaft sterben lassen. Wie, frage ich Dich, soll denn die Vereinigung Deine Vorstellungen vom Folkebootsegeln leben, wenn (Fahrten-)Segler wie Du nicht bereit sind, sich einzubringen, sondern den einfachen Weg wählen, anderen Seglern die Lösung der Probleme zu überlassen. Man müsste... jemand sollte...

Statt aus der Vereinigung auszutreten, hättest Du Dich ja auch zur Wahl des Fahrtenbeauftragten aufstellen lassen können und aktiv das Leben der Vereinigung ausgestalten können. (Kannst Du übrigens noch, am 29. November ist die Jahreshauptversammlung, vorher musst Du aber wieder eintreten.).

Zum Schluss will ich Dir noch verraten, was ich von meiner Mitgliedschaft habe:

- Das Bewusstsein, etwas für einen guten Zweck zu tun
- Das (gute) Gefühl, in einer Gemeinschaft mit Gleichgesinnten zu sein Unterstützung und Hilfe bei segeltechnischen Problemen zu erfahren.
- Viele angenehme zwischenmenschliche Beziehungen und Freundschaften zu knüpfen und aufrechtzuerhalten
- In jeder Flotte als Gast willkommen zu sein und bei Bedarf auch unterstützt zu werden

Mit seglerischem Gruß

Kalle



Schtoinersegeln in den schwedischen West-Schären – Teil 1

von Bernd Miller

Unser Bodensee ist ein wunderschönes Segelrevier (siehe FN 1/13 „Dolce Vita...“), doch manchmal könnte er gerne ein paar Seemeilen größer sein. 2014 war es wieder soweit – wir wollten „Meer“ und haben uns die Zeit vom 25. Juni bis 1. August 2014 freigeschaufelt. Nachdem wir, Isolde und Bernd (F GER 998 Kleiner Blaupfeil) mit Josefine und Norbert (F-GER 635 Nuith) schon 2008 (Rund Fünen) und 2011 (Rügen/Bornholm/Kopenhagen/Swinemünde) die Ostsee erkundet haben, mussten wir uns heuer alleine auf den Weg zum 1200 km entfernten Grenå in Dänemark machen. Norbert hat an der Schlei den „Wassermann“ – eine Comfortina 32 – liegen und kommt mit Josefine auf dem Seeweg zu unserem Treffpunkt auf Anhold. Allen Unkenrufen zum Trotz hat mein fast 20 Jahre alter VW-T4-Pritschenwagen mit nur 78PS auch die Kasseler Berge gemeistert. Den Yachthafen von Grenå kann ich als Ausgangspunkt nur empfehlen – das Gespann kann man dort kostenfrei abstellen und auch das Kranen hat der Hafenmeister stressfrei im Griff.



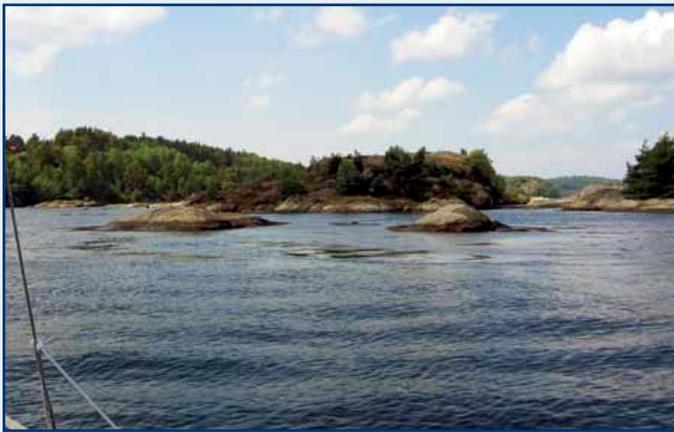
Unser Törn in diesem außergewöhnlichen Sommer (der Regen bleibt überwiegend am Bodensee) geht über Anhold nach Schweden – die Küste hoch über Göteborg, die Schärengebiete um Tjörn, Orust, nördlich des Gullmarn Fjord – und am Rückweg über Skagen, Læsø wieder nach Grenå. Dabei haben wir viel Zeit an Land verbracht und in den fünf Wochen „nur“ 523 sm geloggt, davon 10 Std. mit dem 3,5PS Flautenschieber.

Hier sind einzelne Auszüge aus dem Logbuch wiedergegeben:

Di. 1. Juli Anhold – Gottskär

Wir kreuzen aus dem Vorhafen von Anhold und draußen empfängt uns eine raue See. Nach den Untiefen an der Westspitze geht es auf direktem Weg Richtung Kungsbackafjord in Schweden – alles auf einer Backe. Langsam verschwindet der Leuchtturm von Anhold – dann ist ringsherum nur noch Meer bis zum Horizont. Auf dem Fahrwasser durchs Kattegatt reihen sich mehrere Frachter. Dann kommt Schweden in Sicht – mehrere Tupfer auf der Wasserlinie. Der Segegang hat sich in Gekoppel verwandelt und der Wind schwächelt – hält aber durch und frischt an der Küste wieder auf. Völlig ungewohnte Felsformationen tauchen am Eingang zum Kungsbackafjord auf – nackte Brocken, an denen wir nahe vorbeisegeln. Der Hafen von Gottskär liegt geschützt im Fjord und es sind genug Plätze frei. In dieser Idylle schießen spät am Abend Blitze aus den hohen Wolkentürmen.





Folkeboot-Polo
sailshirt.com

Sa. 5. Juli Rörö – Älgön

Unter Motor fahren wir aus dem auflandigen, dalbenlosen Hafenbecken, setzen die Segel und kreuzen zwischen den Tonnen raus. Kurs N-NW zwischen den Schären – ohne Welle läuft es, wie geschmiert. Die Inseln verschmelzen optisch zu Felsbändern – es fällt schwer, die Entfernungen einzuschätzen und die Durchfahrten mit der Darstellung in Karte und GPS-Bildschirm in Deckung zu bringen. Nur auf den vorgeschlagenen Routen weisen kleine Leuchttürmchen – wie aus Legoland – den Weg. Nach der kurzen Entspannung über den Älgö-Fjord geht es vor dem Wind durch die Engstelle zwischen Lammholmen und dem Naturreservat Älgön. Das Vorhaben, die hier vorhandenen Felsösen zum Festmachen zu benutzen, geben wir wegen des auflandigen Winds auf. Wir fahren um die nächste Felsnase und tasten uns mit am Heck ausgebrachtem Bügelanker unter Motor langsam an den Felsen – ich springe über und schlage die in Göteborg neu gekauften Felshaken in die Spalten. Unser erstes klassisches schwedisches Schärenmanöver! Wir machen eine lange Wanderung im Naturreservat und genießen den genialen Ausblick über die zerklüftete Landschaft. Rätselhaft, wie man durch das mit Steinen gespickte Meer durchsegeln kann – der von mir benutzte schwäbische Begriff Schtoinersegeln wird hier bildhaft. Später, nach reichlich Salat, frischen Kartoffeln und in der Bilge gelagerter Räuchermakrele richten wir uns direkt über den Booten auf einem Granit-Felsen mit den Schiffspolstern eine gemütliche „Rotwein-Stelle“ ein.

Di. 8. Juli Henan – Saltkällan

Mit unseren Freunden vom „Wassermann“ verabreden wir uns in Fiskebackskill und wollen eine enge Abkürzung zum Gullmarsn Fjord, unserem heutigen Etappenziel, nehmen. Ein weiß angemaltes Steinmännchen weist den Weg zum Angösund – klingt irgendwie nach „eng“. Aus dem steinernen „Eingangstor“ kommt uns eine starke Strömung entgegen, aber der Wind steht günstig und wir schlupfen durch. Im nächsten Kolk bergen wir die Segel und starten den Außenborder, was sich als rettend für die Weiterfahrt erweist. Zickzack geht es zwischen den Spierentonnen, die nur wenige Meter Platz zwischen den senkrecht aufsteigenden Felsen lassen, hindurch und überall schauen Steinrücken aus dem Wasser. Ohne schnelle Reaktion und absolut blindes Vertrauen auf GPS läuft hier gar nichts. Dieser „Räuberpfad“ mündet in den etwas geräumigeren Geteviksund, wo wir uns trauen, vor der Brücke die Segel wieder zu setzen. 15m Durchfahrtshöhe sieht immer noch knapp aus. Dann münden wir in den langgezogenen Gullmarsn Fjord und können zunächst hart am Wind eine Stunde auf einer Backe segeln, bis es durch die hohen Felsformationen extreme Dreher mit siebener Böen gibt. Trotz anstrengender Kreuzerei beeindruckt uns besonders die senkrecht aufsteigende Felspassage Smörkullen. Der letzte Abzweiger heißt Saltkällefjorden. Mit geborgener Fock und Schot in der Hand „schleichen“ wir uns mit knatterndem Groß an den Fingersteg und picken die Festmacherleine mit dem Bojenhaken ein. Die Frage nach der Liegegebühr kommentiert der Hafenmeister mit: „Our members have paid the place.“ – offensichtlich sind wir hier vom üblichen Weg der Yachties abgewichen und haben uns versegelt!

Do. 10. Juli Fiskebäckskill – Smögen

Unser Vorhaben, an der Schäreninsel „Hallö“ – vom Titelblatt unseres Schwedischen Schärenführers – festzumachen, geben wir wegen des auflandigen Windes auf. Wir segeln durch den Sund zwischen Sälö und Hallö und dann weiter nach Smögen – ein extrem touristisches „Fischerdorf“. Die alten Fischerhütten sind umgebaut als Klamotten- und Kitschstände oder Wochenendhäus-



chen. Die Straße zur neuen Marina ist aufwendig aus dem Fels gesprengt. Mein ungläubiger Blick wegen der 270 Kronen (ca. 30€) Liegegebühr für so ein kleines Boot wird von den hübschen Hafenmeisterinnen quittiert mit: „You are in Smögen!“ . Außerhalb der Flanier-Meile bieten die riesigen verwitterten Granitfelsen einzigartige Spazier- und Klettertouren mit Badeplätzen in der „Mondlandschaft“. Die Lufttemperatur liegt bei 30°, Wasser über 20°. Abends gibt es die bewährte Picknick- und Weinstelle auf den Felsen mit gigantischem Blick auf das mit Schären durchsetzte Meer. Sonnenuntergang ist hier um 22:15 Uhr – das Abendrot leuchtet noch um Mitternacht.

Fr. 11. Juli Smögen – Yttre Huö

Wir runden nochmal die wunderschöne Rückseite von Smögen und finden tolle Felsankerstellen – für das nächste Mal! An einer senkrechten Wand kann man so knapp vorbeisegeln, dass der Baum fast streift – unglaubliche Felsformationen. Dann folgen wir dem mit Leuchttürmchen ausgemarkten Weg nach Norden bis zum Naturreservat Alvö/Flatt/Yttre und Innre Huö. In einer engen Bucht bergen wir die Segel und erkunden die potentiellen Felsankerstellen unter Motor. Isolde entdeckt zwischen den mächtigen Felsblöcken den Mast vom „Wassermann“. Wir lassen den Anker fallen und tasten uns an den Felsen – die 25m Leine spannt und es reicht gerade zum Überspringen – zwei Felsnägel einhauen und fertig. Wunderschöner Platz – auch zum Baden. Es ist Wochenende, Ferienzeit – wir sind also nicht alleine. Bei der Fülle von Ankermöglichkeiten macht es mancherorts den Eindruck, ganz Skandinavien ist auf dem Wasser. Besonders die Norwegerdichte fällt mit zunehmendem Breitengrad auf. Der Aussichtsfelsen ist ein mit GFK überzogener, braun angemalter alter Betonbunker. Nach dieser Kletterei in der prallen Sonne verziehe ich mich in eine schattige Felsspalte und schreibe Logbuch. Heute sind wir an unserem nördlichen Wendepunkt der Reise angekommen.

So. 13. Juli Gullholmen

Es bläst mit 6–7 Bft und eingestreuten Schauerböen. Wir bleiben da, wandern und entspannen. In Gullholmen darf kein Auto fahren. Die Hinweisschilder sind völlig übrig, denn es hat überhaupt keinen Platz dafür. Die kleinen Häuschen sind völlig verschachtelt um die Felsen gebaut und meist nur über schmale ausgetretene Graswege oder eingeschliffene Steinscharten erreichbar. Abends in der Kneipe am Steg Fußball auf der Leinwand – wir werden Weltmeister! Man gratuliert uns ohne dass wir mitgespielt haben.

Anmerkung der Redaktion:

Lieber Bernd, herzlichen Dank für Deinen ausführlichen Fahrtenbericht. Als kleines Dankeschön erhältst du ein Abonnement der Segler-Zeitung.

Die Reise geht weiter über Marstrand und Zwischenstopp auf Laeso zurück nach Dänemark. Dieser zweite Teil folgt in der Frühjahrsausgabe unserer FolkeNews im April 2015. Wer bis dahin nicht warten kann und wissen möchte, wie es weitergeht, kann dies auf unserer Homepage nachlesen.



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

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



Gemeinsam was bewegen. www.schleswiger-stadtwerke.de



Ein Rückblick der Folkebootflotte Essen

von Heiner Fahnenstich

Sailing Out

Traditionell feiert die Essener Folkebootflotte nach den letzten Regatten ihr „Sailing Out“. Ein gedankenvoller Rückblick auf die vergangene Segelsaison und eine hoffnungsvolle Vorfremde auf die neue, kommende Saison – auch wenn dazwischen noch das Pönen des Unterwasserschiffs liegt.

Zum Rückblick auf die vergangene Saison gehört auch die Vergabe von Wanderpreisen, die für Gesamtwertungen verschiedenen Regatten ausgelobt wurden.

Neue Flottenmitglieder führen sich mit einem Fässchen Bier würdevoll in die Gemeinschaft der Folkesegler am See ein.

König Cup

Der König Cup – eine edle, antike Bowlenschale aus reinem Silber gefertigt mit einem Füllungsvolumen von 10 Flaschen Champagner – wird seit 1972 unter den Folkebooten am Baldeneysee ausgesegelt – zunächst bis etwa 1980 in einer 24 Stunden Langstrecken Regatta – danach als eine Gesamtwertung von 3 Regatten dreier unterschiedlicher Ausrichter im Frühjahr und Herbst einer Segelsaison. In die Wertung kommen die Mailüftchen-Regatta des Essener Yachtclubs, die Letzten Pötte des Segelclub Najade und das Folkeboot Finale des Yachtclubs Ruhrland. In die Wertung kommen ausschließlich Schiffe und Mannschaften, die an allen Regatten teilgenommen haben. Im Jahr 2014 wurde der König Cup von Uwe Westerkamp mit Crew Jupp Westerkamp und Uwe Paulsen gewonnen vor Kai Spier mit Angelika und vor den „Grauen Wölfen“, Rainer Hasselmann, Gernot Meyer und „Bobby“ Bobbert. Auch traditionell



wird die Bowle gefüllt, hier von Jupp Westerkamp – aber nicht mit seinem berühmt berüchtigten „Aufgesetztem“, sondern mit trockenem Prosecco.

Rangliste

In der Essener Rangliste sind in diesem Jahr 47 Teilnehmer vertreten. Angeführt wird die Rangliste des Jahres 2014 wiederum von Uwe Westerkamp vor Rainer Hasselmann und Kristian Klein. Diese Rangliste unterscheidet sich von der deutschen DFV Rangliste, in der Rainer wie bekannt den 9. Rang einnimmt, dadurch, dass nur die Baldeneysee-Regatten in die Wertung kommen, daraus ergibt sich ein etwas anderes Bild. Als Wanderpreis für den Ranglisten ersten ist ein Folkeboot-Vollmodell ausgelobt, welches jetzt für ein Jahr zu Uwe Westerkamp in den Heisinger Segelclub wechselt.



Im Rückblick auf die Saison, die in diesem Jahr von häufiger Flaute geprägt war, passt das geflügelte Wort: „Was kommt nach 2 Tagen Flaute am Baldeneysee? – Montag!“

Unsere einmalige Matta hatte dann noch in Ihrem Rückblick in ihrer unnachahmlichen Weise ein besonderes Augenmerk auf diese unglücklichen Flautentage, was zeitweilig zu einer Überlastung des „Findfinder“ Servers führt, da alle nur noch mit ihrem Handy daddelten und sich wehmütig an die verpassten Chancen erinnern, wobei der Spaß nicht zu kurz kam.

Für einen fröhlichen Ausklang sorgte dann noch der Shanty Chor der Essener Folke Flotte mit seinem neuen Repertoire.

Ansegeln der Minis der Folkebootflotte Essen

von Heiner Fahnenstich

Jedes Jahr am 1. November findet das Ansegeln der Minis am Baldeneysee pünktlich um 11:11 Uhr statt.

Es soll einige Teilnehmer gegeben haben die das Ender der Regattasaison der „großen“ Folkeboote herbei gesehnt haben um endlich mal wieder „richtig“ segeln zu können. Selbst einige Folkies, die in der vergangenen Saison nicht einmal ihr Deck geschrubbt haben erschienen zum Start.

Bei herrlichem Wetter – nicht unbedingt zu erwarten am 1. November – vielen Köstlichkeiten, die der Damenanhäng gekocht, gebacken und gemixt haben, trafen sich 15 Minis zum Start in die neue Saison. Unser Mini „Eumel“ – eigener Titel – Jockel Weber hat mit seinen Hammerwerfer Fähigkeiten die Tonnen ausgelegt,

Christoph Becker hat eine neue Startmaschine eingespielt, die etwas beruhigend auf die Teilnehmer vor dem Start einwirkt und so gab es den Countdown für den ersten Start in die Saison 2014/15.

Nach der langen Sommerpause gab es natürliche einige technische Probleme zu lösen, aber Mini Segler sind allzeit mit einer mobilen Werkstatt unterwegs und können die Reparaturen sofort erledigen.

Nach den guten Vorsetzen eine Tageswertung einzuführen, wurden die Platzierungen aufgelistet und eine Gesamtwertung errechnet und veröffentlicht:

<http://www.folkeboot-essen.de/Minifolkbooteseite/Minifolkeboote.html>



Flottenmeisterschaft der Flotte Essen

von Ulrich Ziegast

Der Wetterbericht versprach schon kein Meisterwetter, was sich leider auch bewahrheitete. Trotz alledem versammelten sich 15 Folke, 17 Drachen (Rekordmeldung seit über 40 Jahren) und 12 H-Boote geduldig um die Startlinie. Die Mannschaften hatten ausreichend Gelegenheit, die Sturmbahn von Ela, der am Pfingstsonntag über Teile von NRW raste, am Süd- u. Nordostufer zu besichtigen. In Essen allein fielen ihm 15.000 Bäume zum Opfer. Auch wenn wir uns Wind wünschten, so doll dann doch wieder nicht. (Das aber nur am Rande. Viel kann ich nicht über die Meisterschaft berichten, denn sie fand recht ausgedünnt statt. Aber das kennt ihr auf anderen Revieren ebenso.) Jedenfalls gegen 14.30 Uhr tat sich was auf dem Startschiff und Drachen und H-Boote wurden auf zwei Bahnen geschickt. Bei den Folke reichte es dann nur noch für eine Bahn, die von Andreas und Stephanie Stenzel vom YCR, gefolgt von Rainer Hasselmann und seiner erfolgreichen Crew, gewonnen wurde. Gottseidank frischte der Wind nach dieser ersten Wettfahrt etwas auf und die Wettfahrtleitung schickte alle Flotten auf zwei Runden. Die Steuerleute wurden bei dieser Wettfahrt permanent vor die Frage gestellt, welche Seeseite nun besser zu befahren ist, da der Wind von Südost auf Nord drehte und nur zerzauselte Winde



von den Ruhrhöhen auf den See schickte. Aber auch unter diesen Bedingungen segeln auch sonst erfolgreiche Crews wieder vorn und man erkennt, wo Erfahrungen und sicherlich auch Konzentration den Ausschlag für vordere Plätze geben. Diesmal waren es in der Gesamtwertung Ludger Jokisch, Goswin Schlenhoff, Rainer Hasselmann und Udo Westerkamp. Schönen Dank auch an die Regattaleitung, die sicherlich mit uns gelitten hat.

Der Seglerabend im Yachtclub Ruhrland war dann wieder gelungen und mit Freibier und rheinischen Sauerbraten wurden einige Kalorien zuviel an Bord genommen.

Jahresversammlung der Flotte Bodensee

von Erika Beyerle

Am 24. November trafen sich die Mitglieder der Flotte Bodensee im Alten Schloß von Meersburg zu ihrer Jahresversammlung. Nach einer Besichtigung der mittelalterlichen Burg wurde im Burgcafé die Jahresversammlung abgehalten.

Nachdem das Team um Flottenobfrau Elly Kaspar ihre Berichte zu den jeweiligen Ressorts abgegeben haben, wurden alle vier in einem stark verkürzten Verfahren für eine weitere „Amtszeit“ mit ihren Aufgaben beauftragt („Wahl durch Applaus“ – ein Einfall von Norbert Herrmann): Elly Kaspar als Flottenobfrau, Andreas Trunz als Finanzier, Bernd Miller als Regattaobmann und Erika Beyerle für die PR.

Anschließend konnte Bernd der Mannschaft der GER 461 *evergreen*, Gerhard Kunze, Uli Ober und Günter Steiner zum überlegenen Gewinn der Bodenseemeisterschaft (bestes Gesamtergebnis aller Ranglistenregatten am Bodensee) und des Bodenseepokals (bestes Gesamtergebnis der Regatten von Konstanz, Meersburg und Kressbronn) gratulieren.

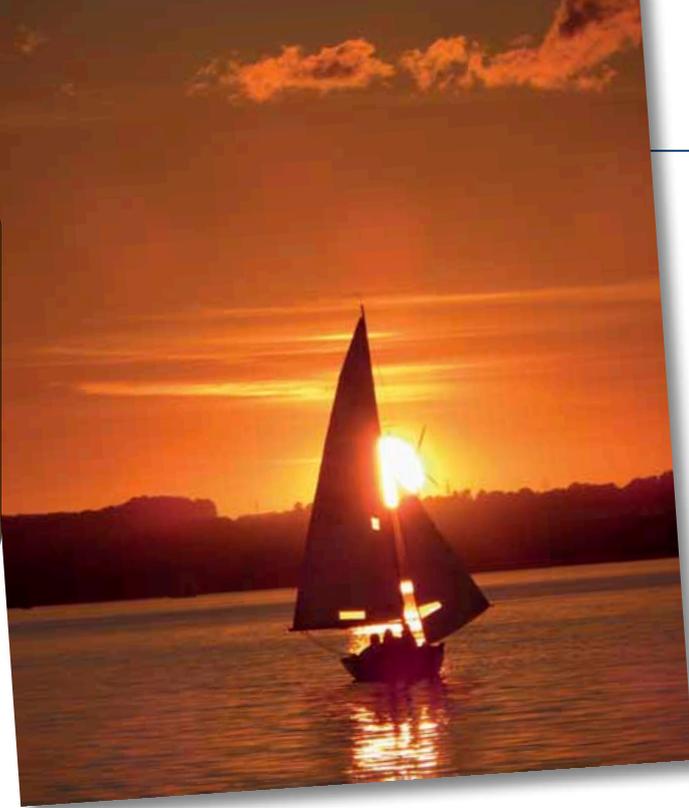
Die Regatten, die für den Bodenseepokal zählen, werden jedes Jahr in der Jahresversammlung neu gewählt; wie in den letzten Jahren bekamen auch diesmal die meisten Stimmen: Das Konstanzer Schlußlicht beim KYC, die Pokalregatta Meersburg beim YCM und der Oberseepokal Kressbronn bei den KS.

Danach hatte Elly ein erstes „briefing“ für die Deutsche Meisterschaft in Lindau 2017 auf die Tagesordnung gesetzt: Nächstes Jahr wird sich der LSV offiziell um die Ausrichtung bewerben, wir von der Flotte werden ihn dabei unterstützen. Es zeigte sich, dass es schon einige Ideen dafür gab, wie man die DM in Lindau zu einer außergewöhnlichen Deutschen Meisterschaft machen kann und dass die Motivation in der Flotte, dazu beizutragen, groß ist.

Die Vorstellung des Terminplanes für 2015 sieht unter anderem beim Winterstammtisch einen Fahrtenbericht mit Diavortrag von Bernd und Isolde Miller vor, die dieses Jahr mit dem „Kleinen Blaupfeil“ (GER 998) im südschwedischen Schärengebiet unterwegs waren, die traditionelle „Skihütte“ in Laterns, unsere Pfingststernfahrt, die dieses Jahr zum LSC führen wird, sowie die Fortführung des Projekts Frauensegeln als Angebot für alle Seglerfrauen, sich mit dem Thema Schiffsführung und Seemannschaft zu beschäftigen – denn je mehr Leute an Bord segeln können, desto wohler fühlen sich alle an Bord, desto entspannter und mit mehr Spaß segelt es sich – und desto größer ist die Chance, dass das Boot regelmäßig rausgeht.

Die Flotte Bodensee wünscht allen Folkebütlern frohe Weihnachten und nur das Beste fürs kommende Jahr!





...bei unseren letzten Mittwochsregatten sind noch diese tollen Bilder entstanden. Ob das Folkeboot nun brennt vor Leidenschaft oder ob es doch nur der Sonnenuntergang war... jedenfalls sieht's schön aus, finde ich.
Britta Rosehr



Internationale Deutsche Meisterschaft in Schleswig

Das Orga-Team des SSC in Schleswig möchte an dieser Stelle auf die Homepage zur IDM in Schleswig 2015 aufmerksam machen. Wir sind fleißig und werden in der nächsten Ausgabe mehr dazu berichten.

Auf unserer HP www.idmschlei2015.de werden wir euch fortlaufend auf dem neuesten Stand halten. Eine Online-Ausschreibung und Meldemöglichkeit wird es auch bald auf dieser HP geben.

Auf jeden Fall könnt ihr euch jetzt schon vormerken: IDM der Folkeboote in Schleswig und auf der Schlei findet vom 16. bis 21.08.2015 statt!

Viele Grüße, das Orga-Team.



Grünkohlessen – ein neues Erlebnis für ganz besondere Gäste

von Bretschi

Am 1. November hatte unser Flottenobmann Klaus Kahl zum traditionellen Grünkohlessen im „Leck“, Schlei-Segel-Club, Schleswig, eingeladen. Er konnte zahlreiche Segler, Mitsegler, Angehörige und Gäste begrüßen. Uwe Pfuhl, Siggi Busse oder Udo Hompesch und seine Anna waren extra aus Köln angereist, Ernst Gäde kam mit seinen beiden Söhnen aus Bordesholm, auch Walter Muhs gesellte sich zu uns, um nur einige Namen zu nennen. In diesem Jahr traf es sich, dass unsere Freunde aus San Francisco, Evie Ashcroft und David Thompson, eine Woche bei uns zu Gast waren.

Wir kennen Evie und David seit 1983, wo Achi (Achim Bleifuß, Anm. der Redaktion) das erste Mal die „Internationals“ in San Francisco gesegelt hat. Es folgten wiederholte Besuche hüben und drüben, der Kontakt riss nie ab. 2005 hatten wir zusammen mit Fiete und Vita Mahrt sowie Bube und Bärbel Dinser beschlossen, wieder einmal an dieser Regatta teilzunehmen. Evie und David erklärten sich bereit, uns sechs bei sich aufzunehmen. Besser hätten wir es nicht treffen können, die beiden besitzen ein Haus in Richmond, auf Stelzen ins Wasser gebaut, eine Riesenterrasse vor dem Haus und das Folkeboot sowie eine Grand Banks direkt davor.

Jeden Morgen fuhren wir mit dem Motorboot über die Bucht nach Belvedere zum San Francisco Yacht Club, dem Ausrichter der Regatta. Wir hatten es also richtig gut.

Jetzt hat es geklappt, dass Evie und David auf dem Rückweg von Kiew „kurz mal wieder reingeschaut haben“, es lag ja quasi auf dem Weg. Selbstverständlich sollten die beiden an unserem Grünkohlessen teilnehmen, wozu sie auch sofort bereit waren. Auf ihre Frage, was für ein „meal“ das denn sei, konnte ich es nur so erklären, dass es äußerst „fat“ sei, fat pork, fat sausage, green cabbage, fried potatoes. Ich war ein wenig ängstlich, da David Diabetiker ist und einen Herzinfarkt hinter sich hat, aber sie meinten, sie freuen sich auf „german Bratkartoffeln“ und letztendlich kannten sie dann wohl Grünkohl als „kale“ oder kail“, nur nicht in dieser Zusammensetzung. Aber es hat allen Beteiligten wunderbar geschmeckt; Silke Benz mit ihrem Küchenteam hatte sich alle Mühe gegeben, die große Zahl der Gäste zufrieden zu stellen. Für den harten Kern dauerte die Veranstaltung wohl bis 2.30 Uhr, wie uns unsere Übernachtungsgäste beim Frühstück am nächsten Morgen berichteten.



Ein paar Takte von Matta über die Saison 2014

von Barbara Bobbert

Hallo Folkes, hier is Matta, Matta Barowski aus der Pott. Die Tage sach ich zu mein Walter, Walter, ich glaub dat die Folkes irgendswie der Macker da oben furt Wetter wat verärgert haben. Wie kommse denn darauf, sacht Walter. So ein Quatsch! Ich sach Walter, am Kachelmann kannet ja wohl nich liegen. Kürzlich in Berlin auf die Rolling home. Wegen Nebel konnten die nich starten. Eine ganze Wettfahrt fiel flach. Und dann dat Theater in Eckernförde. Im August. Dat musse dir ma reintun. Nass und kalt waret und geblasen hat dat. Auf Teufel komm raus. Da fiel wegen zu viel Wind ein ganzen Ragattatach schomma flach. Da sach ma einer, dat dat normal is.

Aber dat Schärfste war die Folkemeisterschaft und dat Folkefinale. So ein Schlamassel aber auch, da war dat genau andersrum. In Eckernförde waret in der Magen von die Segler flau wegen der Sturm, gezz war dat so flau, als hätt der da oben der Schalter für der Wind auf 0 gedreht. Dat glaubt man nich, dat dat überhaupt geht, Wochen hintereinander. Früher gabbet hier sowat nich, solange ich denken kann nich. Samstag, Sonntag war der See weiß, da konnse über die Schiffe an dat andere Ufer laufen, ohne daste nasse Füße krichtest. Und wenn dat nich fluppte mit der Wind, da warse der Mast am kratzen und dann: Holla die Waldfee. So war dat.

Heutzutage is ja widder allet anders. Für mich is dat ja kein Problem. Bei dat Finale, da bin ich ma so ganz locker mit mein Rad an der See lang und hoch zu der Club. Wetter war töffte. Wunderbar, dachtich – überhaupt kein Gegenwind. Aber genau dat war dat Problem für die Folkes. Kein Schiff weit und breit auf der See – Regatta? Pustekuchen! Wie ich ankomme in der Club, cheque ich sofort: Stimmungsbarometer ganz unten. Ich bestell mir ein Cafe und bin dann ganz stickum in ein Eckchen. Dat is dat beste, watte in sonne Situation tun kanns. Der Ernst der Lage hasse sofort auf der Schirm mit ein Blick auf die Gesichter von die Segler.

Die einen saßen auf der Steg und waren dumpf vor sich hin am brüten. Die anderen waren mit große Konzentration Rauchwölkchen in die Luft am blasen, wohl um der Petrus zu zeigen: Guck ma, et bewegt sich wat, wenn man wat tut. Immer ma widder war einer auf die Fahne am gucken. Nix tat sich. Dat Ding hing schlappi in die Seile. Stunden vergingen. Der See – wie ein großen Spiegel. Jo ey, da konnse die Luft schneiden der Tach! Ein paar Typen waren kernig am diskutieren über der Krieg und Rußland und die große Finanzpolitik und wat dat allet noch geben soll. Abber so ernst sich dat auch anhört: Ein Gutes hatte dat. Dat lenkt ab von die prekäre Lage.

Natürlich gibbet auch Folkes, die wat rappelig sin. Dat sin die, die alle naslang ihr Smartdingens aus die Tasche kramen für der Windfinder. Ich sach ma so, unsereins hält der Finger in die Luft mit wat Spucke dran – dann weisse doch Bescheid – aber da kannse bei solche Typen nich mit punkten. Ein echten Expertentip, dat is schon eine andere Nummer. Bei vier Mal Windfinder von vier Providers hasse, wennse Pech has, viermal wat anderet auf der Schirm, wann et denn endlich los gehen kann. Aber auch dat lenkt wunderbar ab von der Schlamassel mit der Wind.

Wolfgang Kasewinkel war der einzige, der mit dat Schlauchboot der See wat in Bewegung brachte. Der war schon mehrfach die

Lage in die unteren Seeregionen am cheque. Aber auch dat ohne Erfolg: Dat laue Lüftchen an die Boje 7 kam auch noch aus die verkehrte Richtung. Langsam waren die Packungen mit die Zigaretten alle und auf Cafe hatte auch keiner mehr Bock. Da musse dann ja auch dauern wo hin und dat is ja auch doof, wennet auf einmal heiß, et geht los. Aber dat muss ich sagen: So wie früher, wo die Jungs schon um 10.00 Uhr mit die Bierchen zugange waren, also dat is vorbei. Regatta dat is eine ernste Angelegenheit.

Da musse fit sein, da musse bereit sein, Dein Bestes zu geben koste es wat et wolle. Dat Bierchen, dat gibbet ers danach, wennse dat Pöttchen in der Sack has. Und wenn nich, dann kannse erzählen, wie du mit die bekloppten Winde auf der See am kämpfen wars, wie die Elodea (Schlingpflanze) dich von unten am krallen war und nur deswegen der sichere Sieg an ein anderen gegangen is. Und weisse so ein feinen Segler bis, gehse hin und freust dich trotzdem mit der andere und bist ihm die Hände am schütteln für der Sieg. Dat sin die Helden von die Neuzeit, dat sachich Euch. Yo ey!

Gott Lob gabbet wenigstens an zwei Tage ein Mützken Wind. So gibbet auch dieses Jahr widder einen Finalisten, nämlich die Crew von Folke 373 und einen Folke-Meister nämlich die Crew von Folke 859. Wie die Woche drauf die Sonne tüchtig am strahlen is und dazu noch kernig eine Brise am wehen, sach ich zu Walter. Siehse Walter, ich sachet doch, die Folkes haben den da oben irgendswie verärgert. Heute sind die Stare am segeln und alles ist super. Ich glaub, die müssen ma widder mehr an der Mast kratzen und vor allem müssen die für der Neptun ein dicken Schluck Sherry in der See kippen. Dann is die Elodea am sinken und die Wellen sind am tanzen. So macht man dat! Wat du widder für ein Quatsch erzähls, sacht Walter – aber unter uns: Von manchen Dingen hat der ebent auch keine Ahnung!





Unser neuer 2. Vorsitzender Hans Ptaszynski stellt sich vor

Zu meiner Person: 1950 geboren, Flugkapitän im Halb-Un-Ruhestand. Im geschäftsführenden Vorstand zweier Stiftungen und weitere internationale Tätigkeiten. Mitglied in der DFV und der Flotte Essen zugehörig seit 2011. Dank an Horst Klein und „Mini“ Heise an dieser Stelle.

Ich segel seit meinem 16. Lebensjahr mit allen möglichen Schiffen, angefangen mit der O-Jolle eines Freundes. Dann folgten diverse Jollen, viele Jahre Ostsee-Regatten auf Königskreuzer. Es folgten einige Ruhejahre. Dann etwa um 1972 als Gast auf einem Folkeboot am Baldeneysee, das war offenbar das Schlüsselerlebnis. Mit dem Kauf einer Chaps 30, einem High-Tec-Racer, welche mal als Nachfolger für die Soling gedacht war, kam ich dann 1989 zurück aufs Wasser. Das Schiff lag in Newport, Belgien und auf Grund der langen Anreise entschloss ich mich nach 5 Jahren zum Verkauf. 3 Jahre in der F31-Szene und weitere 2 Jahre auf einer FF95 gaben mir dann den Rest, was die Strippenzieherei anbelangte.

Mit dem Kauf eines Holz-Folkes 2011 in Dänemark, Baujahr 1985, DEN 892 heute GER 1092 habe ich mir dann einen lang gehegten Wunsch erfüllt. Die erste Reise führte dann von Skagen nach Thyboron, durch den Limfjord, Hals, nach Strande. Von dort auf dem Trailer zum Baldeneysee nach Essen. Einmal im Jahr gönne ich unserem Schiff dann einen notwendigen vierwöchigen Erholungstörn auf der Ostsee.

Im Winterlager darf ich dann der „Martha“, so heißt sie, hin und wieder mal etwas Verjüngungs-Medizin verabreichen, mit Unterstützung einiger Folke-Kameraden. Auch das zeichnet die DFV aus.

Schwerpunkt meiner Tätigkeit für die DFV und im Vorstand wäre dann folgerichtig das „Folkebootsegeln“ egal welcher Couleur, auch auf internationaler Ebene. Ich habe mir vorgenommen, hier im Team eine gewisse Symbiose zwischen Regatta- und Fahrten-Folkebootsegler wiederherzustellen. Wir sollten nicht vergessen, dass 90% der Folkeboot-Reeder Tourensegler sind und mit Aufrüstung zu High-Tec nicht viel im Sinn haben. Aber auch das

sollte zukünftig nicht vollends ausgeschlossen werden. Ein gesundes Maß an sinnvollen Modifikationen sollte breit diskutiert werden.

Überalterung (ich gehöre dazu) und fehlender Nachwuchs sind ein weiteres großes Problem in der DFV. Wir müssen hier dringend die Initiative ergreifen, den Nachwuchs zu fördern, und die „Jüngeren“ dafür begeistern, dass man auch im Folke auf der hohen Kante sitzen kann. „Old-man-seats“ sind m.E. nicht das richtige Maß für die Einschätzung der Leistungsfähigkeit der Folkeboote.

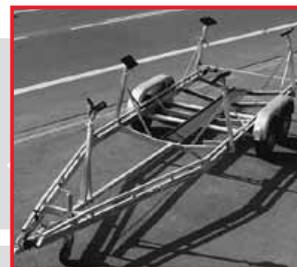
75 Jahre Folkeboot sind eher ein Indiz für Beliebtheit, Seetüchtigkeit, „Reisekomfort“ und exzellente Segeleigenschaften.

Teamarbeit im Vorstand mit klaren Kompetenzen, intensive Zusammenarbeit mit der Basis, wie das so schön politisch heißt, wären meine Vorstellungen für die zukünftige Arbeit in der DFV.

Ich wurde vorgeschlagen und die Mitgliederversammlung 2014 (52 stimmberechtigte Mitglieder) hat mich einstimmig zum 2. Vorsitzenden gewählt. Auf die Beteiligung der Mitglieder an Jahreshauptversammlungen möchte ich dann mal in einem gesonderten Artikel zu sprechen kommen und auch andere Mitglieder zu Wort kommen lassen.

Dennoch danke ich den Mitgliedern, den Flottenhäuptlingen für ihr Vertrauen und bin mir sicher, dass wir es gemeinsam schaffen werden, das Folkeboot auch in Zukunft international und gesellschaftsfähig auf allen Revieren zu erhalten. Über einen intensiven Austausch mit allen DFV-Mitgliedern freue ich mich sehr.

In diesem Sinne wünsche ich allen Mitgliedern ein schönes Weihnachtsfest und für das Neue Jahr Gesundheit und Erfolg beim Segeln.



Folkeboot-Trailer exklusiv von ECHTERMANN

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

Alleestraße 31 · 59229 Ahlen · Telefon 02388 - 1880 · Telefax 02388 - 3728 · echtermann@t-online.de · www.echtermann-anhaenger.de



Protokoll zur Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V. am 29. November 2014 im Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) - Berlin

Beginn 14.00 Uhr
Ende 17.45 Uhr
53 Anwesende

Dr. Karl-Peter „Kolle“ Nielsen begrüßt als Vertreter des Vorstands des VSaW die Anwesenden und wünscht einen angenehmen Verlauf.

TOP 1 Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Tagesordnung sowie der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende der DFV Dr. Johannes Thaysen begrüßt ebenfalls die Teilnehmer der Versammlung und dankt Stefan Klabunde und Harald Koglin für die Organisation der Veranstaltung. Besonders begrüßt er die anwesenden Obleute der Flotten. Die Mitglieder des Vorstands sind bis auf den Technischen Obmann (TO) Michael Fehlandt, der entschuldigt fehlt, anwesend.

Er stellt fest, dass es keine Änderungswünsche seitens der Versammlung bezüglich der Tagesordnung gibt, aber kündigt das Vorziehen des TOP 2.2 (Bericht des Sportwartes) an. Er stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

TOP 1.1 Wahl der Protokollführerin/des Protokollführers

Zum Protokollführer wird Stefan Klabunde einstimmig gewählt.

TOP 1.2 Ehrungen und Gedenken

Für die Mitgliedschaft seit 1974 (40 Jahre) in der Deutschen Folkeboot Vereinigung werden geehrt:

*Bernd Ruckpaul
Werner Behnke
Manfred Krusche
Hans-Jürgen Duggen*

Für die Mitgliedschaft seit 1989 (25 Jahre) in der Deutschen Folkeboot Vereinigung werden geehrt:

*Rainer Willibald
Christoph Falkenberg
Jens Röschmann
Hans Pommer
Waldemar Zimmer
Claus Rinneberg
Kurt David
Dr. Birger David
Peter Schuhmann
Klaus Braschoß
Heinz Strop
Peter Bauer*

Zum Gedenken an die im letzten Jahr verstorbenen Mitglieder erheben sich die Anwesenden von ihren Plätzen. Verstorben sind:

Dr. Willem Baan verstarb im Mai 2014. Er gehörte der Flotte Essen mit seinem Boot FG 1054 Blue Tango an.

Helmut Bruns verstarb im Oktober 2014 mit nur 58 Jahren. Er gehörte der Flotte Eckenförde an. Bis vor 3 Jahren segelte er mein Boot, die FG 870.

Karl Dienwibel verstarb im März 2014, gehörte ebenfalls der Flotte Essen mit der FG 753 an.

Jürgen Herrmann verstarb im September 2014. 1981 trat er in die DFV ein und war lange Zeit unser TO. Er gehörte der Flotte Eckernförde an.

Fritz Lübke verstarb bereits im November 2013. Er segelte die 353 Klein-Fritzchen in der Flotte Kiel. Fritz gilt als das Folke-Urgestein schlechthin.

Gerhard Pittelkow verstarb mit 85 Jahren auch bereits 2013, gehörte der Flotte Kiel an und segelte die FG 326. Er war unser bisheriger Senior.

Rainer Schmitt-Wenkebach, Mitglied der Berliner Flotte verstarb am 7. März 2014. Er segelte die Aloa mit der Segelnummer FG 351.

Peter Schweinberger von der Flotte Bodensee segelte die FG 671 Frida und verstarb im Frühjahr 2014.

Dr. Rudolf Seutter verstarb im April 2014. Er segelte die Ilse Mika mit der Segelnummer FG 878.

Heinz Zernikow von der Flotte Berlin verstarb erst Anfang November.

TOP 2 Bericht des Vorstandes

TOP 2.1. Bericht des 1. Vorsitzenden

Johannes Thaysen gibt in seinem Bericht einen Überblick über die gegenwärtigen Situation der Klassenvereinigung im Allgemeinen und über den Regatta- und den Fahrtenbereich im Besonderen. Dabei stellt er die Notwendigkeit heraus, dass trotz der hohen Kosten die FN als Hauptmitteilungsorgan der Vereinigung erhalten bleiben muss. Zur personellen Situation sagt Johannes, dass sich nur für den ausscheidenden 2. Vorsitzenden ein Kandidat gefunden hat. Die Funktion des/der Fahrtenbeauftragten wird wohl vakant bleiben.

Es schließt sich eine lebhafte Diskussion über eine mögliche Kandidatur von Bastian Hauck an, der von Rainer Birkenstock als Fahrtenbeauftragter vorgeschlagen wird, an. Letztlich gibt Bastian bekannt, dass er für die Funktion nicht zur Verfügung steht.

Unbestritten stellen die Nicht-Regatta-segelnden Folkeboot-Eigner das Gros der Mitglieder in der Vereinigung. Johannes wird sich weiterhin bemühen, für diesen Interessenkreis einen adäquaten Ansprechpartner für die Vereinigung zu finden.

Zum Fahrtenbereich stellt Johannes folgendes fest:

„Ich halte diese, von manchen Leuten gepuschte, Trennung zwischen Regattaseglern und Fahrtenseglern bei den Folkebooten für abwegig, ja für uns alle sogar schädlich. Ist das Folkeboot nicht sowohl einen Regatta- als auch ein Tourenboot und nutzen wir es nicht in beide Richtungen? So wie die meisten von uns – regattieren wir nicht nur und unternehmen mehr oder weniger lange Touren? Deshalb halte ich es nicht für gut, wenn sich diese beiden Nutzungsrichtungen, wo und wann man auch immer, voneinander abgrenzen. Das geschieht ja auch, wie es wahrnehme, nur an der Küste, auf den Binnenrevieren insbesondere am Bodensee gibt es diese Trennung eigentlich gar nicht. Bei den Folke-Treffen, die dort stattfinden, wird der eine oder andere Segler auch zum Regattasegler und umgekehrt. Die DFV hatte versucht, zur IDM in Flensburg diese Barrieren abzubauen, in dem wir die Fahrtensegler eingeladen hatten, teilzunehmen. Das hat nicht geklappt. Daraufhin haben wir das Amt der Fahrtenbeauftragten eingerichtet und in diesem Jahr erstmalig ein Fahrtenseglertreffen an der Schlei organisiert. Auch wenn die Beteiligung mit fünf Booten nicht überragend war, so ist jedoch ein Anfang gemacht. Und wenn es uns gelingen sollte, aus der sogenannten ‚Freien Fahrtenszene‘ einen Beauftragten zu gewinnen, ich habe da schon Gespräche geführt, dann denke, haben wir einen guten Fuß in der Tür, den Einen oder Anderen aus dieser Szene, so sie



dann wollen, bei uns zu integrieren. Zumindest verkürzen sich die Kommunikationswege und man spricht nicht übereinander, sondern miteinander. Der Anfang ist gemacht...'

Zur technischen Weiterentwicklung des Folkebootes führt Johannes aus, dass trotz der vorgeschlagenen Änderungen, vielfach zu hören war, dass nicht jedem Trend hinterher gegangen werden sollte. Das Folkeboot ist und bleibt ein Klassiker, das sollte immer bedacht werden. Eine ‚Renn-Ziege‘ sollte es und wird es nicht sein. Zusammengefasst kann das Fazit lauten: Die DFV ist Änderungen und Weiterentwicklungen gegenüber aufgeschlossen, möchte aber Bewährtes bewahren: Kostenintensive Änderungen sollten vermieden werden. Bei jeder Änderung muss die Chancengleichheit gegenüber älteren Booten mit der bisherigen Ausstattung gewahrt bleiben.

Für den Regattabereich empfiehlt Johannes, dass ernsthaft darüber nachgedacht werden sollte, die Zahl der Regatten in den Revieren zu reduzieren. Weniger ist mehr. Die verbleibenden Regatten sollten daher nicht nur eine Rennveranstaltung sein, sondern auch immer den geselligen, sozialen Charakter aufweisen. Denn in unserer schnelllebigen, hektischen Zeit, kann man einen Gegenpol setzen: Segelspaß mit Regatta und das Zusammensein. Wer kann das besser als die Segler der Nordischen Folkeboote! Dazu gehört jedoch auch, dass nach Wettfahrten nicht gleich nach Hause gefahren wird, sondern man sich Seglern und Gästen widmet. Ferner wünscht sich Johannes mehr Transparenz und Fairness bei der Beachtung der Wettsegelbestimmungen. Unschönes Beispiel waren die Dinge, die sich während der Förde-Weekend in Flensburg ereignet haben.

Er dankt seinen Vorstandskollegen für die geleistete Arbeit und insbesondere den ausscheidenden Christian Wedemeyer und Traute Maria Genthe für die äußerst fruchtbare Zusammenarbeit innerhalb der zurück liegenden Jahre. Beiden wird ein kleines Abschiedsgeschenk überreicht.

TOP 2.2. Bericht des Sportwartes

Im Rückblick auf die Saison 2014 stellt Sönke Durst fest, dass die Regattasaison erfolgreich verlaufen ist. Das Jahr begann mit einem Highlight: Der Sessan Cup in Berlin mit Teilnehmern aus 7 Nationen in 54 Booten. Das Offene- und Ranglistentraining konnte wieder mit den Trainern Søren Kæstel und Per Jørgensen, sowie Thomas Kruse im SCE in Eckernförde veranstaltet werden. Dieser Standort hat sich wegen des nahen Seerevieres, der Infrastruktur und der guten Zusammenarbeit mit dem SCE bewährt. Die Saisonhöhepunkte waren der Gold-Pokal in Kerteminde und die DM in Eckernförde. Der Gold-Pokal war sehr anspruchsvoll und aus deutscher Sicht durchaus erfolgreich, wengleich die beiden ersten Plätze im Gastgeberland blieben. Die vom SCE organisierte DM in Eckernförde wurde bei Beteiligung von insgesamt 34 Booten erfolgreich durchgeführt. Sie litt aber unter dem schlechten Wetter und den stark drehenden Winden, die es der Wettfahrtleitung schwer machten, meisterschaftswürdige Bahnen auszulegen. Deutscher Meister wurden mit einer überzeugenden Leistung Ulf Kipcke, Dieter Kipcke und Gero Martens. Ein besonderer Dank noch einmal an Fritz Schaarschmidt und sein Team für die Organisation.

Nach seinem Rückblick auf die Saison 2014 gibt der Sportwart die drei Erstplatzierten der Rangliste bekannt: 1. Ulf Kipcke, 2. Sönke Durst und 3. Siegi Busse. Alle Steuerleute sind in der Kieler Flotte beheimatet.

Die Jahresrangliste 2014 weist nur 70 Segler aus, was u.a. an

mehreren windbedingten Ausfällen von Wettfahrten im abgelaufenen Jahr gelegen hat. Sönke wird bis Anfang Dezember in Zusammenarbeit mit den Flottenobleuten den Ranglisten-Regattakalender mit den Faktoren festlegen. Er möchte einige Events, wie die Kieler Woche und die Trudelmaus-Pokalregatta, herunter stufen, andere jedoch höher bewerten. Die Internationale Dänische Meisterschaft und die Offene Schwedische Meisterschaft werden in den Ranglistenkalender aufgenommen. Der Ranglisten-Regattakalender und auch eine Aufstellung von Nicht-RL-Regatten werden in der nächsten FN-Ausgabe und auf der Homepage publiziert.

Im Ausblick auf die kommende Saison bittet der Sportwart insbesondere die ausrichtenden Vereine, in den Ausschreibungen die Wertung (Regelungen für den/die Streicher) und die Regelung der Mannschaftsstärke zu vermerken.

Erste Gespräche, die Kieler Woche für die Segler unserer Klasse attraktiver zu gestalten, sind erfolgt. Am Freitag der KW soll die Regattabahn Foxtrott auf die TV-Bahn vor Schilksee verlegt werden. Die Nutzung des NRV-Festzeltes zusammen mit anderen Klassen (z.B. H-Boot), um das Soziale zu pflegen, ist angedacht. Weitere Gespräche sind geplant. Der Sportwart bittet um Werbung für die Kieler Woche.

Für den San Francisco-Cup sind Christoph Nielsen (Flotte Berlin) und Heiner Fahnenstich (Flotte Essen) als Bewerber angemeldet. Für diesen Cup wird der Vorstand in Abstimmung mit den Obleuten neue Vergaberichtlinien entwickeln.

Das Offene- und Ranglistentraining wird wieder über Himmelfahrt in Eckernförde voraussichtlich mit neuen Trainern stattfinden.

Sönke stellt in Aussicht, dass die IDM 2016 auf Antrag der Flotte Essen nach Hoorn (Niederlande) vergeben werden soll. Ausrichter wird der YCRE sein. In 2017 wird die Flotte Bodensee einen Ausrichter in Lindau oder Kressbronn für die IDM finden.

Der Gold-Pokal wird stattfinden:

2016 Helsinki, Finnland

2017 Kerteminde, Dänemark (75-Jahr-Feier)

2018 vermutlich in Schweden

Der Sportwart beantragt, dass auch in 2015 die Qualifikationskriterien für die Deutsche Meisterschaft gemäß MO 8.1.6 und 8.1.7 festgelegt werden sollen (80% nach der Aktuellen Rangliste, 10% Mannschaften der Gastgeberflotte, 10% ausländische Teilnehmer).

Ferner beantragt der Sportwart, dass zukünftig die Deutschen Meisterschaften mit internationaler Beteiligung durchgeführt werden sollen. Sollte der Gewinner kein deutsches Boot sein, lobt die DFV für den besten deutschen Segler einen Extra-Preis aus.

Beide Anträge werden bei 4 Gegenstimmen und 2 Enthaltungen angenommen.

Sönke bedankt sich und nimmt wegen eines privaten Termins am weiteren Verlauf der Versammlung nicht mehr teil.

TOP 2.3. Bericht des Technischen Obmannes

In Abwesenheit von Michael Fehlandt gibt Johannes Thaysen



einen kurzen Überblick über den Stand der Umfrage über mögliche technische Änderungen mit Auswirkung auf die Klassenregeln. Die Ideensammlung geht weiter und jeder ist angehalten, mögliche neue Ideen dem Vorstand zur Kenntnis zu bringen.

TOP 2.4. Bericht der Fahrtenbeauftragten

Traute Maria Genthe berichtet über das 2. Jahr als Fahrtenbeauftragte. Es gibt kaum Anfragen über die offizielle Mailadresse an sie. Das Sammeln von Beiträgen für ein Manual ist schwierig, da man wegen Copyright-Problemen die Zustimmung zur Veröffentlichung nicht bekommt. Mündliche Weitergabe ist erlaubt, aber keine schriftliche.

Traute erwähnt, dass sie auf der „Hanseboot“ teils sehr kontroverse Diskussionen mit „freien, nicht organisierten Fahrtenseglern“ gehabt hat. Bei den Überlegungen um die Notwendigkeit einer Klassenvereinigung ist immer zu bedenken, dass ohne die NFIA und die Nationalen Klassenvereinigungen mit ihrem Fokus auf den „Class Rules“ das Folkeboot einen extremen Wertverlust haben könnte.

Weiterhin berichtet sie über das Fahrtensegler-Treffen, das leider nur wenig Resonanz fand, aber immerhin stattgefunden hat. Sie gibt bekannt, dass sie nach 8 Jahren Vorstandsarbeit als TO und Fahrtenbeauftragte zukünftig nicht mehr für ein Amt zur Verfügung steht.

TOP 2.5. Bericht der Pressewartin

Jessica Beer bedankt sich besonders für die Zusammenarbeit mit Bernd Ehler, der sie auch bei der Neustrukturierung von Themenfeldern in den vergangenen Ausgaben sehr unterstützt hat. Auch konnten interessante Vorschläge einiger Mitglieder zur inhaltlichen Gestaltung umgesetzt werden. Sie berichtet über nachlassendes Interesse von Inserenten in den Ausgaben der FN. Sie stellt in Aussicht, die Akquise von professioneller Seite durchführen zu lassen. Der Flotteninput ist nach wie vor mäßig, was dazu führen könnte, dass die Anzahl der Ausgaben pro Jahr reduziert werden muss; es lohnt sich nicht, eine 10-seitige Ausgabe in Druck zu geben. Auch hat es leider sehr wenige Beiträge zur technischen Weiterentwicklung bzw. zur Technik im Allgemeinen gegeben. Es werden aber trotz allem weiterhin keine Unternehmensberichte veröffentlicht, wenn entsprechende Firmen keine Anzeigen schalten wollen. Dies betrifft auch Berichte von Mitgliedern, die für ihr eigenes Unternehmen werben wollen. Jessica stellt klar, dass die FN auch weiterhin über unbequeme Themen berichten wird, da auf Probleme hingewiesen werden muss und die FolkeNews entsprechend alle Mitglieder erreicht.

Trotz aller Schwierigkeiten macht ihr die Arbeit großen Spaß, und sie möchte nach einer Wiederwahl aktiver in der Öffentlichkeitsarbeit wirken und die Veröffentlichung von Beiträgen in der „Segler- Zeitung“ intensivieren.

TOP 2.6. Bericht des WEB-Administrators

Harald Koglin stellt fest, dass die DFV-Webseite sich nach wie vor großer Beliebtheit erfreut. Spitzenreiter bei den besuchten Seiten ist unangefochten der Marktplatz vor den Themen, die sich mit den Regatten beschäftigen und auch dem Fahrtenbereich. Die Statistik verzeichnet täglich etwa 300 Besucher, die etwa 1200 Seitenaufrufe tätigen.

Der Umzug der Homepage zu einem anderen Provider ist längst abgeschlossen und hat problemlos geklappt.

Die schon 2009 vorgeschlagene Einrichtung eines digitalen Archivs für die Ausgaben der FN war aus verschiedenen Gründen immer wieder verworfen worden. Jetzt ist das Projekt plangemäß umgesetzt worden. Ausgaben ab 2003 sind nunmehr verfügbar, nur die jeweils 3 letzten sind noch nicht gezeigt, um hier dem Printmedium selbst und damit der hervorragenden Arbeit von Jessica und Bernd keine Konkurrenz zu machen.

Harald erwähnt, dass im Zuge der online-Stellung der FN sich erstmals ein Mitglied dagegen verwahrt, dass in den digitalen Ausgaben der FNs auch die Adressdaten der neuen Mitglieder publik gemacht werden. Dabei hatte ein Mitglied seinen Namen gegoogelt und dabei alle Einzelheiten (Adresse, Tel-Nummern und Mailadresse angezeigt bekommen. Als Fix werden bei den digitalen Ausgaben von 2014 die Adressdaten eliminiert. Lediglich Name, Bootsnummer und – name sowie Verein und Flottenzugehörigkeit werden genannt werden. Ältere Ausgaben werden zunächst nicht angefasst. Zukünftig werden die vollständigen Adressdaten nur dann veröffentlicht, wenn dazu jeweils ausdrücklich zugestimmt worden ist. Das gilt sowohl für die Printausgaben als auch für die digitalen Ausgaben der FN's. Zu diesem Zweck wird das Aufnahmeformular um einen entsprechenden Passus ergänzt, der vom Antragssteller dann durch seine Unterschrift zur Kenntnis genommen wird, womit eine Zustimmung auf Veröffentlichung im Zweifel erteilt ist.

Harald bemängelt einmal mehr die zum Teil schlechte Pflege der Internetauftritte der Flotten und bittet die Flottenobleute dringend für Abhilfe zu sorgen.

TOP 2.7. Bericht des Kassenwartes

Norbert Schlöbohm legt Unterlagen zu Erfolgsrechnung, Bilanz und Mitgliederbestand vor.

In der Erfolgsrechnung werden Einnahmen und Ausgaben einander gegenübergestellt. Bei fast allen der achtzehn Konten konnten Überschüsse gegenüber den geplanten Etats erzielt werden, so dass auch „unter dem Strich“ ein beruhigender Jahresüberschuss verbleibt. Der größte Einzelposten sind die FolkeNews.

In der Bilanz ist der Kontostand am Ende unseres Geschäftsjahres (30. September) der beherrschende Posten. Im Vergleich zum Vorjahr ist er leicht angestiegen. Anlagen- und Warenwerte sind naturgemäß gering. Ausstehende Beitragsforderungen sind ebenfalls gering, aber lästig!

Der Mitgliederbestand ist leicht rückläufig. Neuzugänge und Austritte sind in etwa auf gleicher Höhe wie im Vorjahr, aber es sind mehr Todesfälle als sonst zu beklagen, und es mussten immerhin acht Mitglieder gestrichen werden, weil sie ihren Beitrag nicht zahlten.

TOP 2.8. Bericht der Kassenprüfung

Gerd Michels berichtet über den Verlauf der Kassenprüfung. Es wurden keinerlei Unregelmäßigkeiten festgestellt. Für alle Buchungen gibt es die entsprechende Dokumentation.

TOP 3 Entlastung des Vorstandes

Gerd Michels beantragt daraufhin die Entlastung des Vorstands



für das Geschäftsjahr 2013/2014, die bei einer Enthaltung einstimmig erteilt wird.

TOP 4 Wahlen

Johannes Thaysen leitet die Wahl der im satzungsgemäßen Turnus neu bzw wieder zu besetzenden Funktionen:

- a) Hans Ptaszynski – beheimatet in der Flotte Essen – ist einziger Kandidat für das Amt des 2. Vorsitzenden. Nach einer persönlichen Vorstellung wird Hans einstimmig zum 2. Vorsitzenden gewählt.
- b) Die Funktion des/der Fahrtenbeauftragter bleibt mangels eines Kandidaten vakant.
- c) Der Technische Obmann Michael Fehlandt wird in Abwesenheit einstimmig in seiner Funktion bestätigt.
- d) Der WEB-Administrator Harald Koglin wird einstimmig bei eigener Enthaltung in seine Funktion bestätigt.
- e) Die Pressewartin Jessica Beer wird gleichfalls einstimmig bei zwei Enthaltungen für eine weitere Amtszeit von 2 Jahren gewählt.

TOP 5 Bericht aus der NFIA

Harald Koglin erklärt in seiner Funktion als Secretary/Treasurer der NFIA das Procedere von Änderungen der Class Rules. Danach werden Änderungen in dem Jahr von Olympischen Spielen mit Wirksamkeit ab dem Folgejahr auf dem AGM (Annual General Meeting) der Mitgliederländer, das regelmäßig beim Gold-Pokal stattfindet, beschlossen. Das bedeutet, dass für die jetzt diskutierten möglichen Änderungen (siehe TOP 2.3.) eine Entscheidung erst 2016 in Helsinki getroffen wird.

TOP 6 Anträge von Mitgliedern

Anträge liegen nicht vor.

TOP 7 Terminplanungen

Die IDM 2015 richtet der Schlei Segel Club aus. Johannes Thaysen berichtet über den Stand der Vorbereitung.

In Ergänzung des Berichts des Sportwarts stellt der Obmann der Flotte Essen Heiner Fahnenstich ausführlich die Planung für die Internationale Deutsche Meisterschaft 2016 in Hoorn auf dem IJsselmeer in Holland vor und bittet um die Zustimmung, dass der YCRE die Ausrichtung der IDM übernehmen darf. Die Zustimmung wird mehrheitlich erteilt.

Elly Kaspar berichtet über die vorbereitenden Gespräche bezüglich einer Ausrichtung der IDM 2017 am Bodensee.

TOP 8 Planung der Jahreshauptversammlung 2014

Armin Hellwig gibt bekannt, dass die Flotte Kiel die Organisation der Jahreshauptversammlung 2015 übernehmen wird. Der Termin wird auf den 21. November 2015 festgesetzt. Der Tagungsort steht noch nicht fest.

TOP 9 Haushaltsbeschlussfassung

Der Haushaltsvoranschlag für das bereits angebrochene Geschäftsjahr liegt den Teilnehmern vor.

Er enthält für einige Konten leicht zurückgenommene Etatsätze wegen der im Vorjahr geringeren Ausgaben. Ausnahme: FolkeNews – hierzu muss weiterhin ein eher pessimistischer Ansatz gemacht werden.

Gleichzeitig mit diesem Voranschlag wird die Beitragsordnung alten Inhalts den Teilnehmern zur Abstimmung vorgelegt.

Beides wird von den Teilnehmern einstimmig angenommen.

TOP 10 Verschiedenes

Es liegen keine Wortmeldungen vor.

Johannes Thaysen schließt die Versammlung um 17:45 Uhr und wünscht weiterhin einen schönen Abend und einen Guten Appetit beim folgenden Gänsebraten-Essen.

gez.

Stefan Klabunde / Harald Koglin
für das Protokoll

...zum Schluss

Ein Nachwort von Jessica Beer

Huch! Mein Posteingangsserver streikt. Er will nicht mehr. Woran liegt das? Er wurde in den vergangenen Tagen fleißig gefüttert!

Jaanaa, so macht das wieder Spaß. Deswegen fasse ich mich jetzt kurz:

Vielen herzlichen Dank **an alle**, die in den vergangenen zwei Jahren dazu beigetragen haben, so schöne Ausgaben unserer FolkeNews herausgeben zu können!

Desweiteren möchte ich mich bei Euch für Euer mir entgegengebrachtes Vertrauen bedanken und freue mich, weitere zwei Jahre das Ehrenamt der Pressewartin ausüben zu dürfen!

*Fröhliche Weihnachten!
Eure Pressewartin Jessica*



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband
Die Deutsche Folkeboot Vereinigung ist der Zusammenschluss von Folkebootseglern aus der gesamten Bundesrepublik.

Unser Nordisches Folkeboot ist eine vom DSV anerkannte ausländische Einheitsklasse mit ca. 800 Booten in Deutschland und mehr als 4400 Booten in Europa.

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender

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

2. Vorsitzender

Hans Ptaszynski
Eickeler Bruch 122, 44652 Herne
Tel. 02325/36644
mobil 0163/7372000
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart

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

Sportwart

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

Pressewart/Redaktion

Jessica Beer
Gut Winning 1, 24882 Winning
mobil 0173/5762720
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 Fahrtsegeln

Position z.Z. vakant
fahrtsegeln@folkeboot.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres
Eigner Euro 60,-
Mitsegler Euro 30,-
Schüler, Studenten Euro 10,-
Jugendliche Euro 0,-
Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
BIC: DEUTDEB210
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. 0431/38582133, 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 Hinnek Alberti
Nordergraben 62, 24937 Flensburg
mobil 0170/2865496
alberti@ujh-online.de
www.f-ger.de

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

Impressum

Kiel Armin Hellwig
Teichkoppel 64b, 24161 Kiel-Altenholz
mobil 0163/4272672
arminhellwig@web.de
www.flotte-kiel.de

Lübeck Heino Haase (kommissarisch)
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
mobil 0170/2015143
heino.haase@haase-segel.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Fritthof Höse
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf
Tel. 038204/15363
frido@folkeboot-mv.de
www.folkeboot-mv.de

Möhnese Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Tel. 0228/284306
mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnese.de

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

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

FOLKENEWS

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 04661/90017-0, Fax 90017-20
www.mussack.net · info@mussack.net

Bezugskosten:
Im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis €7,50 plus Versand

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.03.2014

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

INTERNET-LINK:

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



Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname		Geburtsdatum	
Name		Telefon	
Straße		Bank	
PLZ	Ort	IBAN	
Club/DSV Nr.	Flotte	BIC	

E-Mail-Adresse

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

- Eigner Mitsegler Fest bei F _____
 Eignergemeinschaft Juristische Person

Segelnummer F _____

Bootsname _____

Baujahr _____ Rumpf-Baustoff Holz GFK

Bauwerft _____

Ich bin einverstanden, dass die angegebenen Daten im vereinseigenen Register erfasst und den anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden. Ferner gebe ich die Einwilligung, dass die Daten und Bilder von mir auf allen medialen Plattformen des DFV (z.B. Homepage, FolkeNews u.a.) veröffentlicht werden dürfen.

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

Ort - Datum _____

Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters)

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenswart erhältlich:



1



2



3



4

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten telefonisch unter der Rufnummer 040/8 80 48 24, Mo. – Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das

Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (BIC DEUT-DEDB210, IBAN DE34210700240035191600) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.

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

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

Bestellungen bitte beim Kassenswart:

Norbert Schlöbohm, Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg