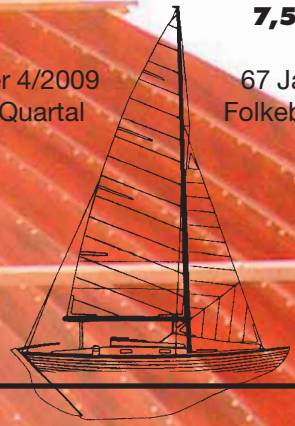


7,50 €

Nummer 4/2009
4. Quartal

67 Jahre
Folkeboot

FOLKE NEWS



Interview: Roland Begré vorm Ruhestand

JHV 2009 in Berlin: Das Protokoll

Ostsee Rund: Bastian Hauck erzählt

Rückblicke: Hamburg



Saisonrückblick der Flotte Hamburg

Je nach Blickwinkel fällt die Bilanz der Flotte Hamburg unterschiedlich aus. Für die mehr Tourenorientierten gab es auf Elbe und Ostsee genügend Gelegenheiten für schöne Unternehmungen, oft auch zu mehreren, wie zu Pfingsten, zu Himmelfahrt oder auch sonst. Darüber hat die FolkeNews ja berichtet.

Wer den Schwerpunkt mehr auf Regatten legt und per Trailer schnell an die Ostsee kommen konnte, dem bot sich dort natürlich das volle Programm einschließlich Goldpokal, auch wenn er offenbar keine besondere Begeisterung hinterließ.

Wer aber mangels Trailer und Zugfahrzeug auf die Elbe angewiesen war, der konnte nur mittelmäßig zufrieden sein. Zwar schafften wir den Schwerpunkt zur Hamburger Meisterschaft, der Rest aber, die sogenannten Langstreckenregatten, waren von der Beteiligung eher schwach ausreichend. Am besten war schon fast traditionell die SCU Regatta zu Beginn der Saison mit sieben Folkebooten, auch weil das Programm danach

am Grill immer wieder zu begeistern vermag.

Was den Rest angeht, so fanden wir uns mit „Fun“ beim Elbe-Auftakt mit einem Finkenwerder Folke und einer LM 22 in einer Gruppe der Gesamtsieg nach Yardstick ging an „Fun“. Die Kreuz von Twielenfleth am ersten Tag war dabei ein schönes Duell mit FG 390.

Zur Glückstadt-Regatta, einer insgesamt im Aufwind befindlichen Veranstaltung, wollte kein anderes Folkeboot dabei sein; die Folge war für uns eine 10er Yardstickgruppe vom Sharpie bis zum Kutter, mit Zieldurchgang am Sonnabend fast bei Dunkelheit. Am Sonntag war gegen die Leute mit Spinnaker oder Gennaker mehr als Platz vier nicht drin.

Beim Senatspreis der Hansestadt Hamburg waren immerhin vier Folkeboote beteiligt. „Fun“ war vorn nach einer schönen Kreuz zwischen den Stacks an der Nordseite der Elbe. Wer sich

aus dem Gewühl am Start heraushalten konnte und auch die Tonnenrundungen gut hinbekam, konnte zufrieden sein, wir waren es jedenfalls. Ärgerlich nur, dass bei dieser Wettfahrt sowie auch eine Woche später bei der Pagensandwettfahrt Teilnehmer dabei waren, bei deren Yardstickwerten man sich fragen musste, wie diese wohl zustande gekommen waren.

Zur Pagensandwettfahrt traten von vier gemeldeten Folkebooten drei an. Hier ist eine ziemlich lange Bahn zwischen Wedel und Krautsand mit einem Aufzug zu absolvieren, wobei die doppelte Kreuz in immer flacher werdendem Wasser zu bestreiten war. Nicht alle Teilnehmer vermieden die kritischen Stellen, was zum Teil längere „Sitzungen“ zur Folge hatte. „Fun“ war vor Kay Louwien im Ziel.

Für die Elbe-Ausklang-Regatta spielten wir die Alleinunterhalter bei den Folkebooten. Zu irgendwelchen Aktivitäten auf der Bahn kam es wegen Flaute nicht. Wir nutzten die Zeit, die Teakteile zu schrubben, somit

war der Teil der Winterarbeit schon mal erledigt. Wir hätten natürlich lieber regattiert...

Zum Schluss freut sich die Hamburger Flotte darüber, dass Flottenobfrau Ute Kowitz ihr Amt weiterführen wird, obwohl „Pony Hütchen“ den Eigentümer gewechselt hat und die Familie Kowitz nun auch wegen des Nachwuchses ein größeres Boot ihr Eigen nennt.

Rolf Pollähn



KF YACHTS - Moderner Holzbootsbau - Charter Nordischer Folkboote - Tel. +46709 32 48 80 - www.kf-yachts.se



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Auf der diesjährigen JHV am 27.11.09 in Berlin hat mich die Versammlung zu Eurem 1. Vorsitzenden gewählt. Vielen Dank für das entgegengebrachte Vertrauen!

Genauso wie ich mich der JHV vorgestellt habe, möchte ich mich hier Euch vorstellen und einen kleinen Ausblick auf mein Selbstverständnis der zu leistenden Arbeit geben.

Ich heiße Johannes Thaysen (Ihr könnt mich gerne auch Hannes nennen), bin 55 Jahre alt, verheiratet in 2. Ehe, insgesamt 5 Kinder, die aber weitestgehend bereits aus dem Hause sind. Als Dipl. ing. agr. (und Beamter) arbeite ich bei der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein in Rendsburg. Ich wohne in Schleswig an der Schlei und bin dort auch kommunalpolitisch als Ratscherr aktiv.

Aufgewachsen bin ich am Westensee in der Nähe von Kiel. Meine Jugend habe ich seglerisch im Finn Dinghi oder als Vorschoter im 505er verbracht. Der A-Schein wurde als 16-jähriger im Baltic Segel Club in Kiel absolviert. Erste Erfahrungen im Dickschiff-Segeln

und im Holz Folke des Clubs auf der Ostsee.

Studiums-, arbeits- und kinderbedingt musste ich eine längere Segelpause einlegen, aber vergessen habe ich die Segelei nie: 1997 dann der Küstenschifferschein und der BR-Schein. Gelegentliche Törns auf Schlei und Ostsee auf diversen Schiffen mit der Familie.

1999 Kauf der damals 46 Jahre alten ‚Kantorka‘ FG 390 aus Flensburg. Anschließend Totalrenovierung und danach wunderschöne Schlei- und Ostseetörns mit meiner Frau. 2005 Eintritt in den SSC (Schlei Segel Club) und erste Kontakte zur Schlei Flotte. Letztlich habe ich es Achim Bleifuß zu verdanken, dass er mich überzeugt hat, dass das Regatta-Segeln auch etwas Feines wäre... Aber mit meiner Kantorka war da kein Staat zu machen. Walter Muhs damals: ‚Nicht regattatauglich ausgerüstet.‘ Folglich Verkauf der Kantorka nach Bregenz an den Bodensee und Kauf der FG 889, ein Kertemindebau, Eintritt in die DFV. Seitdem Mitmischen im Regattageschehen mit toller Unterstützung meiner Klubkameraden und der Schlei Flotte.



Im letzten Jahr Gründung einer Miteignergemeinschaft mit Erich Donker aus Hamburg, der auch mein Vorschoter ist.

Als Kolle mich fragte, ob ich bereit wäre, seine Nachfolge anzutreten, habe ich mir erstmal gedacht, dass ich vielleicht dieser Verantwortung bei meiner schon reichlich gegebenen ehrenamtlichen Arbeit nicht gewachsen wäre. Aber angesichts der bereits guten Kontakte zu den anderen Vorstandsmitgliedern und zu vielen von Euch, habe ich mich auch ein bisschen geehrt gefühlt, dass Amt zu übernehmen. Letztlich ist es die Liebe zum Folkeboot, die den Ausschlag gegeben hat!

Liebe Folkies, welche Ziele strebe ich an, was dürft Ihr von mir erwarten, was erwarte ich von Euch?

Zunächst möchte ich ein guter 1. Vorsitzender sein, der die DFV würdig nach außen und innen vertritt. Mein Motto ist: Nicht übereinander, sondern miteinander reden. Dann gelingt fast alles. Das bedeutet: Ich bin für Euch da. Ruft an, schreibt mir, sprecht mich an. Ich werde versuchen, Euch immer genau zuzuhören.

Ich möchte sowohl das Regatta- als auch das Fahrtensegeln gleichmäßig fördern und weiterentwickeln, am Nabel der Zeit. Und angesichts der Altersstruktur in der DFV müssen wir attraktiver für Jugendliche, aber auch für Frauen werden! Erstes Zeichen dafür: in der neu verabschiedeten Satzung sind jetzt auch Jugendliche ab dem 16. Lebensjahr stimmberechtigt. Aber wir müssen noch mehr tun. Vorschläge sind immer willkommen!

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit Euch, wünsche Euch einen guten Jahresausklang und viel Elan für die neue Segelsaison 2010.

Euer 1. Vorsitzender

Johannes Thaysen
Johannes Thaysen





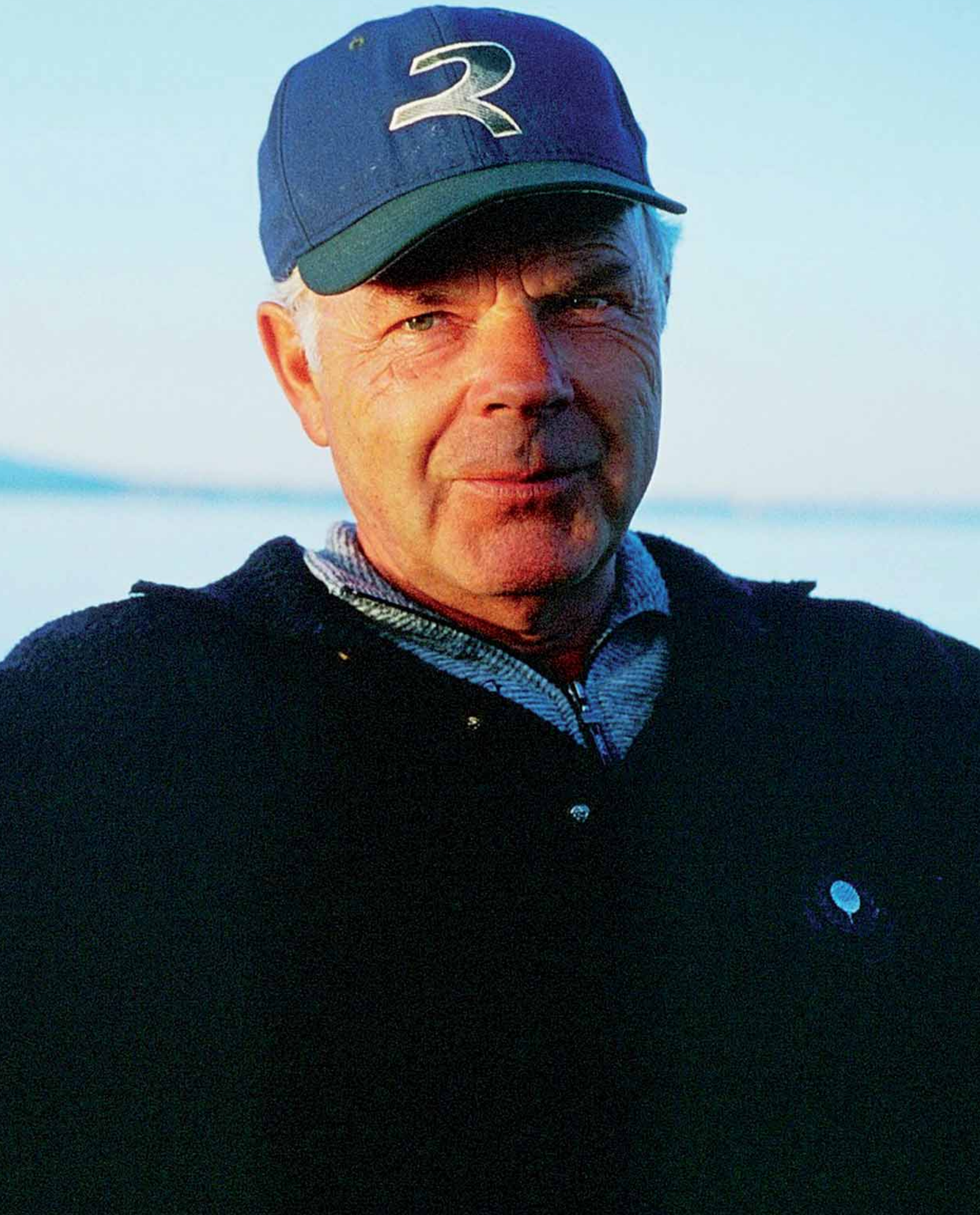
Der Zauberer von Altnau

Eigenerkennen die von ihm gebauten Schiffe auf hoher See vom Weiten. Was Stradivaris oder Guernieris bei Streichinstrumenten sind, das gelten Roland Begrés Mahagonischiffe unter den Folkebooten. 35 Folkeboote hat er nach seinen eigenen hohen Qualitätsmaßstäben und ästhetischen sowie funktionellen Stan-

dards gebaut. Jetzt will der Meister in Ruhestand gehen - ohne Nachfolger, der weiterhin solche Folkeboote bauen könnte?

Roland Dietrich führte für FolkeNews das nachfolgende Interview mit Roland Begré.







August 2003. Wir sind mit unserer MOLTINA, der Begré'schen Baunummer 28, im Süden von Rügen unterwegs. Es ist an diesem Tag ausnahmsweise trüb, es sind nicht viele Segler unterwegs. Aus der Ferne nähert sich ein schnittiges Motorboot. Keine Riva, aber vielleicht eine Boesch, jedenfalls irgend etwas in dieser Art, ein feiner Bau aus Mahagonisperrholz. Es hält in Gleitfahrt direkt auf uns zu. Sind das Piraten oder wollen sie nur einfach unser Boot zerstören? Kurz bevor die beiden Männer uns erreichen, fällt das Motorengeräusch ab auf Leerlauf, einen kurzen Moment lang scheint das Boot in seiner eigenen Welle zu versinken. Der Mann am Steuersitz lässt das Lenkrad los, formt seine Hände zu einem Schalltrichter und ruft uns an: „Ist das ein Boot von Roland?“ „Ja“. „Ich habe auch eines! Gute Reise!“ ist seine Antwort. Wieder Vollgas, dann verschwindet der Spiegel des Moorbootes rasch hinter den Wellen.

Irgend etwas macht Roland Begré's Boote unverkennbar. Was es ist, ist schwer zu sagen, wahrscheinlich ist es einfach die Summe von allem. In all den Jahren hat der Schweizer Bootbauer eine ganz eigene Linie entwickelt, eine nicht zu verwechselnde Handschrift. Seine Boote sind maritime Schönheiten, aber auch tüchtige Gebrauchsboote, sie strahlen eine einfache, unaufdringliche Noblesse aus.

Nach sechsunddreißig Jahren Kontinuität entsteht zur Zeit das vielleicht letzte Begré-Folkeboot. Zeit für einen kurzen Rückblick auf das Schaffen des Mannes, dessen Geburtsjahr, wen wundert's, mit dem des Nordischen Folkebootes übereinstimmt: 1942. Roland Dietrich ergriff die Gelegenheit zu einem Gespräch mit Roland Begré, das Anfang Oktober in dessen Haus in Altnau am Bodensee – dem „See“ – stattfand.

Roland, Du bist am Bodensee aufgewachsen. Hast Du dort auch Deine Ausbildung zum Bootsbauer absolviert und wie bist Du eigentlich zum Segeln gekommen?

Ursprünglich komme ich vom Bielersee, da habe ich meine Lehre absolviert. Meine Wanderjahre brachten mich über den Genfer See und Murtensee zurück zum Bielersee in die Werft meines ältesten Bruders. Dort habe ich als Zwei- und zwanzigjähriger in meiner Freizeit meinen ersten 20er Jollenkreuzer gebaut. Mit diesem Jollenkreuzer, einem Fahrrad und einem Wei-



Einbiegen der Spanten

denkorb mit meinen Habseligkeiten zog ich im Jahr 1965 an den Bodensee, wo ich dann in verschiedenen Werften arbeitete.

Wie ich zum Segeln gekommen bin? Meine Eltern hatten ein Fischerboot in Klinkerbauweise, sehr schmal, mit S-Spant, das Heck ähnelte dem des Folkebootes. Eines Tages, als junger Bub, entdeckte ich einen Mast und ein weggestautes Baumwollsegel. Mein Vater erklärte, dass dieser Mast und das Baumwollsegel zum Fischerboot gehörten. Ein Ruder fehlte, obwohl die Beschläge dafür noch dran waren. Ich stellte den Mast



Roland Begré in seinem derzeit jüngsten Folkeboot



in dieses Fischerboot und gewann so meine ersten seglerischen Eindrücke. Ich steuerte mit den Rudern seitlich. Bei diesem Boot verhielt es sich folgendermaßen: nahm ich das Segel dicht und setzte mich auf die vorderste Bank, dann segelte es – mehr oder weniger schön – am Wind. Setzte ich mich zum Heck, hob es den Bug etwas hoch, und wenn ich dann ausfierte, konnte ich mit dem Wind segeln! Ich brauchte also gar nicht groß zu steuern und das fand ich sehr interessant! 1957 kam ich dann günstig zu einem älteren Piraten. Aber oha, ich wusste natürlich nicht, was man mit einem Vorsegel macht und dachte, ich müsste es ganz zur Mitte, zum Mast hin ziehen. Entsprechend langsam kam ich voran (lacht). Dann, nach ein oder zwei Stunden, entdeckte ich endlich einen anderen Segler auf einer H-Jolle. Ich schaute ihm zu und wunderte mich über seine Geschwindigkeit. „Mein Gott, das ist es!“, dachte ich. Du musst einfach das Segel auf die Seite nehmen! Von da an ist der Pirat dann „marschier!“ So habe ich mir das Segeln selbst angeeignet. Mit diesem Piraten segelte ich meine ersten Regatten. Weiter ging's



Am Kran: der Neubau wird eingewässert



über die H-Jolle, Korsar und 20er Jollenkreuzer. Bis zum Jahr 1998 regattierte ich regelmäßig. Ein besonderes Erlebnis war die zweimalige Teilnahme im Folkeboot am Goldpokal in Dänemark und die Regatta während der Kieler

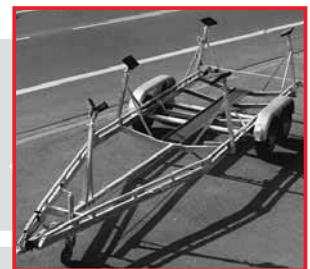
Woche. Eindrücklich war, wie vor der GFK-Zeit, im Jahr 1974, beim Goldpokal an einem einzigen Steg zweiundachtzig Holzfolkeboote nebeneinander lagen. Während meiner Zeit als An-



gestellter in der Werft stand da ein gebrauchtes Nordisches Folkeboot. Bevor ich mich nach der Arbeit auf den Heimweg machte, setzte ich mich oft in die Plicht und ließ einfach nur diesen Eindruck auf mich einwirken, dieses Gefühl von Sicherheit und Übersicht, wie es eben das Folkeboot vermittelt. Schließlich kaufte ich dieses Folkeboot 1970. Im Jahr 1972 segelte ich im IF-Boot, dabei habe ich aber festgestellt, dass die Eigenschaften nicht dem entsprachen, was das Nordische Folkeboot auszeichnet. Mit diesem Internationalen Folkeboot haben meine Familie und ich unsere bisher schlimmste Erfahrung am See machen müssen.

Obwohl ja alles auf den ersten Blick ziemlich ähnlich aussieht?

Ja, aber die Takelung ist anders. Das Vorstag geht ja ziemlich weit hoch, 8,20 m gegenüber 6,50 m, und den Unterschied merkt man dann im Sturm. Mit dem IF hat es uns einmal ganz hart getroffen. Wir wollten eines Abends noch nach Hause segeln, trotz der schwarzen Wand, die sich bereits über dem See näher-



Folkeboot-Trailer exklusiv von ECHTERMANN

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



te. Die Sturmlampen am Ufer standen von Anfang an auf „Vollwarnung“. Die erste Böe legte das Boot einfach flach! Meine Frau und die Kinder waren in der Kajüte, während ich draußen über dem Freibord hing. Das Top war vielleicht noch zwei Meter über dem Wasser, die Schoten ausgefiert. Ich konnte nichts mehr machen, es war keine Fahrt mehr im Schiff, keine Ruderwirkung! Das Boot kam einfach nicht mehr hoch! Was mir wie eine Ewigkeit vorkam, waren vielleicht nur fünf Minuten. Glücklicherweise hatte das Boot ein selbst lenzendes Cockpit, das rettete uns aus dieser Situation.

Warum hast Du mit einem eigenen Werftbetrieb begonnen?

Das war damals ein eher unfreiwilliger Wechsel. Ich arbeitete zu jener Zeit nämlich in einer Werft hier in Altnau, welche dann – für uns Angestellte sehr überraschend – in Konkurs ging. Bevor ich meine eigene Werft kaufte, hatte ich als Zwischenlösung nur eine Scheune als Winterlager und drei kleine Garagen zur Verfügung. Im Jahr 1976 kaufte ich dann das heute noch benutzte Gebäude mitten im Dorf Altnau.

Roland, Du bist natürlich für die meisten Leute hier am Bodensee einfach der Folkebootbauer, aber ich weiß ja, dass Du auch andere Boote gebaut hast...

Seit meiner Selbstständigkeit baute ich auch ein paar Piraten, Zugvögel und einige Einzelbauten.

1973 hast Du das erste Folkeboot gebaut, wie viele sind es bis heute?

Genau, im Jahre 1973 segelte ich mein erstes selbst gebautes Nordisches Folkeboot. Das Boot, das jetzt in der Werft entsteht, ist mein fünfunddrei-



Vorsteven, Kielsohle, Achterstegen und Heckspiegel sind zusammengefügt



Das Mallengerüst ist aufgerichtet

Die zweite Planke wird bereits am stehenden Mallengerüst montiert



ßigstes Nordisches Folkeboot. Wichtig war mir vom ersten Bau an, dass jedes Boot nach den Bauvorschriften gebaut wurde und einen Messbrief bekam.

Ich gehe davon aus, dass alle Boote noch schwimmen. Weißt Du noch von allen, wo sie abgeblieben sind?

Ja, sicher schwimmen noch alle. Das erste liegt zum Beispiel am Bieler See in Biel. Wir führen eine Liste und bemühen uns, dass wir beim Eigentümerwechsel die neuen Adressen mitgeteilt bekommen.

Wenn Du zurück blickst, wie haben sich Deine Boote in der Zeit seit 1973 verändert, was machst Du heute anders als früher?

Viel Freiraum hat man wegen der Bauvorschriften und Pläne natürlich nicht. Aber es gibt innerhalb der Toleranzen schon gewisse Dinge, die man verfeinern kann und in der Praxis habe ich von Boot zu Boot immer etwas gefunden, das man noch verbessern kann. Es sind teilweise nur optische Aspekte, aber auch praktische Sachen. So baue ich zum Beispiel das Süll mit einer leichten Schräge und mit runden Ecken auf der Innenseite, so dass man sich bequemer anlehnen kann.

Seitdem es zugelassen ist, baue ich die Boote aus Mahagoni, denn es ist das bessere Holz. Es arbeitet viel weniger, die Planken kann ich verleimen, dadurch sind die Boote immer dicht. Auch der Lack hält besser, wenn das Holz weniger arbeitet, das macht das Boot pflegeleichter.

Muss das Holz für die Planken lange Zeit bei Dir lagern?

Bevor das Mahagoni erlaubt war, baute ich die Boote aus Lärche und dies musste natürlich gelagert werden. Die Bäume standen zum Teil noch im



Wald, als ich sie kaufte. Einen guten Holzhändler hatte ich gleich in der Nachbarschaft. Die Stämme wurden mindestens drei Jahre gelagert, damit sie gut austrocknen konnten. Beim Mahagoni ist das anders. Die Bretter sind bereits abgelagert, wenn ich sie kaufe.

Nun gibt es ja sehr viele verschiedene Sorten von Mahagoni. Eignen sie sich alle für den Bootsbau?

Es gibt schon mehrere Sorten, welche man verwenden kann. In erster Linie ist man aber darauf angewiesen, jenes Holz zu kaufen, welches angeboten wird, und das sind nur wenige Sorten. Zum größten Teil handelt es sich dabei um Sipo. Dann gibt es auch noch Kaja, wobei hier das Gewicht wieder eine Rolle spielt, Kaja ist leichter. Wir müssen ja auf das vorgeschriebene Mindestgewicht kommen. Ich habe nur ein Boot aus Kaja gebaut, alle anderen aus Sipo.

Du arbeitest ja an einem Folkeboot ein Jahr lang. Es kann aber auch schon einmal zwei Jahre dauern, bis ein Boot fertig gestellt ist.

Die Bauten sind natürlich aufwendiger geworden, und das braucht mehr Zeit. Auch die Ausführung mit Teakdeck erfordert mehr Zeit. Außerdem mache ich ja auch Reparatur- und Überholungsarbeiten, diese Arbeiten gehen vor und werden zuerst durchgeführt. Deshalb dauert ein Neubau normalerweise mehr als ein Jahr.

Du arbeitest in Deiner Werft vollkommen alleine?

Ja, schon. Nur ab und zu brauche ich Hilfe, z.B. beim Einbiegen der Spanten. Ich lud dann immer den Kunden dazu ein. Wenn ihm die harte Arbeit des Spantenbiegens zu schwer war, durfte er für die anderen zumindest das „Z'nüni“ rich-



Die Beplankung schreitet fort



Das Deck wird aufgelegt

Und los geht's



ten (für Nordlichter: das Vesper für die Neun-Uhr-Pause). Am Mittag haben wir bei dieser Gelegenheit oft in der Werft gegrillt, der Spantofen lief ja sowieso auf Hochtour. Manchmal haben wir ein richtiges Fest daraus gemacht, wie ein Richtfest. Abgesehen von diesem Termin konnte der Kunde selbstverständlich zu jeder Zeit vorbei kommen, um den Fortgang der Arbeiten zu sehen.

Hast du immer eine Bestellung vorliegen gehabt oder hast du auch auf Vorrat gebaut in der Erwartung, dass jemand den Neubau kaufen wird?

Beides war der Fall. Künftig werde ich jedoch ohne Auftrag kein Boot mehr bauen.

Du hast ja einen wesentlichen Teil der Geschichte des Folkebootes geschrieben, und es ist ein besonders schöner Teil dazu. Wie siehst Du die Zukunft des Folkebootes? Wer wird die Geschichte weiter schreiben? Wird es in zwanzig Jahren noch jemanden geben, der Folkeboote herstellt?

Ich denke schon, dass auch in zwanzig Jahren noch Folkeboote gebaut werden. Es wird immer Leute geben, welche die Vorteile diese Bootes zu schätzen wissen. Das Nordische Folkeboot ist ja bekanntlich küstentauglich, familienfreundlich, sicher und außerdem aufgrund seines geringen Tiefganges geradezu ideal für das Segeln auf Binnengewässern. Die Segel sind einfach zu bedienen und bei Leichtwind auf unseren Binnenseen können auch größere Vorsegel eingesetzt werden.







Raus ins Blaue! Mit dem Folkeboot „rund Ostsee“

Exklusiv für die **FolkeNews** von
Bastian Hauck



„Warte nur, irgendwann kriegt sie dich“, sagt Yvi und streichelt TADORNA wie zum Abschied über den stumpfen, etwas brüchig gewordenen Lack. „Das Schwierigste ist die Entscheidung, loszufahren“, ergänzt Bartek. Es ist Sonntag, der 1. April 2007 – und ich habe gerade ein Schiff gekauft. Was ich damit will, weiß ich selber noch nicht so richtig, und ob das die richtige Entscheidung war, noch viel weniger. Aber jetzt steht sie erst mal vor mir – TADORNA, ein Folkeboot in Tourenversion, Baujahr 1959.

Im unserem ersten Sommer schaffen wir es „nur“ rund Seeland und Fünen – Kopenhagen, Anholt, Kleiner Belt. Aber TADORNA, unter Yvi und Bartek bis nach Marokko und zurück gesegelt, gibt mir deutlich zu verstehen, dass sie mehr will. Bei meinen seltenen Besuchen im Winterlager knarzt es vorwurfsvoll in ihren alten Planken, scheint sie mich fragend anzusehen: „Reise, Reise?“ Anfang März hat sie mich dann so weit: Ich kündige, mache mich selbständig, gründe das Projekt „TADORNA Jetzt!“ und stürze mich Hals über Kopf in das, was mal ein langer Segelsommer auf der Ostsee werden soll.

Allerdings beginnt dieser weitaus weniger romantisch als gedacht: Am Handy und unterm Unterwasserschiff, am Laptop und in der Bilge, mit dem Schreiben von Sponsoring-Anfragen und dem Abziehen, Schleifen und Lackieren von Mast, Deck und Außenhaut. Während ich verschiedene Firmen davon überzeuge, mich mit Farben, Segeln, Ölzeug und anderem zu unterstützen und ich TADORNA hochseetauglich ausrüste, reift in meinem Kopf ein Plan: Einhand rund Ostsee soll es gehen, gegen den Uhrzeigersinn, bis zu den vier Eckpunkten dieses Binnenmeeres: Swinemünde im Süden – aus Berlin kommend liegt das praktischer Weise auf dem Weg; Russland und das „Venedig der Ostsee“, St. Petersburg, im Osten; Haparanda im Norden; und der westlichste Punkt der Ostsee liegt, wie ich als alter Schleisegler mit einem Blick auf die Planungskarte etwas erstaunt feststelle, in der Flensburger Förde.

Mitte Mai ist es soweit: Vieles ist zwar nur halb fertig geworden und noch etwas improvisiert, Zeit für detaillierte Vorbereitung war bisher auch nicht, und das Geld ist auch knapp geworden, aber egal, los jetzt: TADORNA geht zu Wasser – und sinkt. Eine Planke ist gerissen. Die Tücken der Folkeboot-Seegelei lernt jeder neue Eigner wohl erst auf die harte Tour kennen. Trotzdem erreiche ich Anfang Juni via Oder-Havel-Kanal, Schiffshebewerk, Oder und Kaiserfahrt endlich die Ostsee: Kurs Danzig.

In Kolberg baue ich mir aus alten PVC-Rohren, Sperrholz und einer von Jörn Heinrich ausgetüftelten Mimik aus Niro-Winkeln, Gewindestangen und Epoxy-Klötzen eine Windfahnensteuerung, die mich prompt an der polnischen Küste stranden lässt. Während ich nach vergeblichen Krängungs-, Tauch- und Warpanker-Maneuvern bei stetig zunehmendem Wind rund vier Stunden auf die SAR warte, schätze ich mich glücklich, mit einem Folkeboot unterwegs zu sein: Der lange Kiel, der in sich steife, weil geklinkerte Rumpf und mein verstärktes Touren-Rigg bleiben erstaunlich unbeeindruckt von der sich brechenden Dünung, die TADORNA immer wieder anhebt und unsanft zurück auf den harten, polnischen Sandboden knallt.

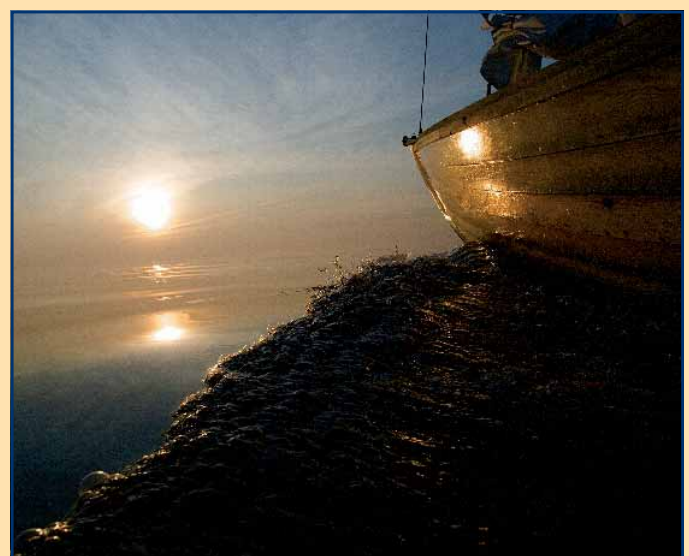
Erstes Highlight dieses Sommertörns wird mein Besuch in Kaliningrad. Ausgestattet mit einem russischen Business-Visum verläuft das Einklarieren entgegen viel gehörter Horror-Geschichten zwar etwas bürokratisch, aber freundlich und absolut problemlos. Das ehemalige Königsberg überzeugt nicht nur mit einer faszinierenden Mischung aus post-sowjetischem Charme und neurussischem Geld, beeindruckend ist vor allem die Gastfreundschaft der hier ansässigen Segler, die sich sichtlich über den seltenen Besuch aus Deutschland freuen, mir jeden Wunsch



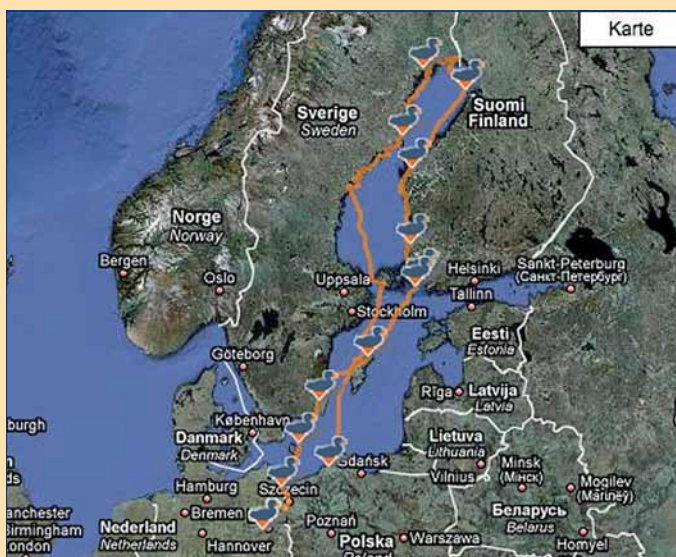
Karte 2008. 5 Länder, 4 Monate, 2500 Seemeilen



1. April 2007 - und leider kein Aprilscherz. Tadornas Unterwasserschiff, eine Stunde nach Unterzeichnung des Kaufvertrags



Herbst 2008, kurz vor Schleimünde. 3000 sm im Kielwasser



Karte 2009. 9 Länder, 5 Monate, 3000 Seemeilen



Ankunft in Schleswig, Herbst 2008, mit 9 Gastlandflaggen unter der Steuerbord Saling



Gerefft gegen Wind und Welle

von den Lippen ablesen und die allgegenwärtige Sprachbarriere fast vergessen machen – unter Seglern versteht man sich auch ohne viele Worte. Nicht zuletzt lässt es sich die umwerfend hübsche Katia nicht nehmen, mich in die Geheimnisse des Kalinin-grader Nachtlebens einzuweihen...

Nach einem Abstecher auf die Kurische Nehrung und nach Nida habe ich auf dem Weg entlang der litauischen und lettischen Küste ausreichend Gelegenheit, meinen neuen 31-Quadratmeter-Gennaker zu testen, der TADORNA selbst bei zwei Windstärken mühelos auf vier bis fünf Knoten bringt. Durch die Irbenstraße geht es bei zunehmendem Wind in die Rigaer Bucht; bei raunen acht bis neun Windstärken fliegt zwar wieder einmal die Windsteueranlage auseinander, aber TADORNA stellt auch einen neuen, bis heute stehenden Geschwindigkeitsrekord auf: Doppelt gerefft und mit ausgebaumter Fock rauschen wir im Surf mit bis zu 12,9 Knoten die Welle runter, die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt über mehrere Stunden siebeneinhalb Knoten. Wieder einmal bin ich dankbar, mein neues Großsegel mit zwei übergroßen Reffreihen (bei 1,25 und 2,50 Metern) und einem selber ausgetüftelten, komplett vom Cockpit aus zu bedienenden Einleinen-Reffsystem versehen zu haben. Aufs Vorschiff muss ich dank umgelenkter Fallen und Strecker eigentlich nur noch zum Wechsel von Fock auf Sturmfock.

Nach einem Besuch auf Kihnu mit dem wohl besten Saunagang meines Lebens bei Fischer Velo (Wodka in der Sauna, eine Tracht Prügel mit an Mittsommer geschnittenen Birkenreisern, lautstarkem Ziehharmonika-Konzert und unbeschwerten, sinnfreien Unterhaltungen: „Was macht Ihr hier auf Kihnu?“ – „Im Sommer fischen. Im Winter – nicht fischen.“) geht es mit Schulfreund Erik durch die estnische Inselwelt bis ans Ende Europas: Seit die baltischen Staaten EU-Mitglieder geworden sind, ist die Narva unsere europäische Außengrenze zu Russland.

Während man hier mit dem Wagen direkt nach Russland einreisen kann, müssen Schiffe das angrenzende Militärgebiet achten und dürfen erst westlich der Insel Gogland, fast auf halbem Weg zurück in Richtung Tallin gelegen, in russische Hoheitsgewässer einlaufen. Hier erwartet uns zunächst die russische Küstenwache, dann der erbarmungslose Ostwind: Der Schlag nach St. Petersburg wird lang, hart und nass, und ich bin einmal mehr dankbar für die solide Sprayhood, die ich mir kurz vor Abfahrt noch habe machen lassen: Während die wieder in Stand gesetzte Windsteueranlage Stunde um Stunde unbeirrbar Kurs hält, bietet diese auch bei überkommender Gischt und „grünem Wasser“ ein zumindest halbwegs trockenes Plätzchen. Nach drei Tagen und Nächten an der Kreuz kommen wir ziemlich erschlagen mit über 220 Seemeilen auf der Logge in der Stadt der weißen Nächte an. Hier treffe ich Vladimir und Vladimir, ihnen gehört das einzige in St. Petersburg registrierte Folkeboot – mit aus ehemaligem Flugzeug-Stahl geschweißter, selbstluzender Cockpit-Wanne. Sie schwärmen von Ladoga- und Onego-See: Hier sind sie mit ihrer ZYB zu Sowjetzeiten, selbstverständlich mit ihren Frauen und zwei Kindern (also zu sechst!), gesegelt. Für mich leider unerreichbar, russische Binnengewässer sind seit 2005 für ausländische Yachten gesperrt. Aber die zwei haben einen Alternativvorschlag: Der Saimaa-See! Der Kanal, der die finnische Seenplatte mit der Ostsee verbindet, führt zwar quer durch das russische Südkarelien, wird aber von Finnland gepachtet und gilt somit als internationale Seewasserstraße, die sich auch ohne Visum befahren lässt. Über acht riesige, teils direkt in den Fels gesprengte Schleusen erreiche ich Lappeenranta und TADORNA mit 61°17'N die nördlichste Breite dieses Sommers: Es ist Mitte August, den Plan, in dieser Saison auch noch den bottnischen



Meerbusen befahren zu wollen habe ich inzwischen verworfen. Auf dem Rückweg entlang der finnischen Südküste werde ich gleich zweimal kalt erwischt: Kurz vor Kotka wird TADORNA nachts bei widriger Witterung beinahe von einem russischen Öltanker überfahren – ich habe geschlafen; und auf dem Weg von Helsinki nach Hanko reißt im Sturm der luvwärtige Jumpstag-Beschlag aus dem Mast. Ich kann gerade noch rechtzeitig wenden, das Rigg entlasten und reffen. Nach einem Telefonat mit Traute, der Technischen Obfrau der DFV, weiß ich, dass dieser Beschlag eigentlich mit einem durch den Mast gehenden Bolzen hätte gesichert sein sollen...

TADORNA zeigt inzwischen deutliche Ermüdungserscheinungen: Es wird zunehmend nasser unter Deck. Wasser kommt nicht mehr nur durch die undichten Fenster, sondern auch durch diverse Risse und nicht auffindbare Lecks in Kajütaufbau und Deck. Ich beschließe, nach ein paar ruhigen Tagen in den Ålands den Heimweg anzutreten. Mit einem einzigen Zwischenstop auf Gotland geht es bei idealen Bedingungen und gutem Wind von Mariehamn nach Christiansö, rund 350 Meilen in nur vier Tagen. Auf solch langen Schlägen macht sich TADORNAs Folkeboot-untypischer, aber sehr tourentauglicher Innenausbau bezahlt: Das Vorschiff dient ausschließlich als Segellast, die beiden Salonkojen sind einen knappen Meter nach vorne verschoben und die Rückenlehnen können den Gang überbrücken, so dass sich eine einzige, große Liegewiese ergibt. Aus der jeweiligen Leekoje lässt sich durch ein Fenster im Kajütdach, das ich vor Abfahrt kurzerhand ausgesägt habe, jederzeit ein kontrollierender Blick in Groß und Verklicker werfen, ohne aufstehen zu müssen. Und im Niedergangsbereich bleibt trotzdem genug Platz für die Pantry mit zweiflämmigem, kardanisch aufgehängtem Petroleumkocher, der bei den jetzt herrschenden Temperaturen von teilweise unter fünf Grad auch als Heizung fungiert, und einen großen Navi-Tisch.

Nachtsegeln lässt einen die Kraft des Windes, die Energie der Wellen und die Reaktionen des Schiffes auf deren Wechselspiel noch viel deutlicher wahrnehmen. Immer wieder picke ich meinen Lifebelt ins Strecktau ein, gehe an Deck und stelle mich, rückwärts an den Mast gelehnt, aufs Vorschiff, strecke die Arme aus, fasse ins prall gefüllte Tuch des Großsegels oder lege eine Hand auf die Schot der ausgebaumten Fock, die leise vibriert. TADORNA reitet vor dem Wind die Wellen ab, ihr Bug wirft eine immer höher werdende Welle auf, taucht dann tief in die vorauslaufende Wasserwand ein, schneidet fast unter und arbeitet sich dann langsam wieder hoch. Die Windsteueranlage ist an ihrer Belastungsgrenze, hält aber Kurs, und ich genieße dieses nächtliche Dahinrauschen und die Geschwindigkeit mit allen Sinnen, wohl wissend, dass dies die letzten von insgesamt über 3000 Seemeilen eines unvergesslichen Sommers sind.

Ein gutes halbes Jahr später bin ich schon wieder unterwegs: Kurs Nord. Ich mag keine halben Sachen – wenn ich mir einmal vorgenommen habe, nach Haparanda zu segeln, mache ich das auch.

Da ich den ganzen Winter mit Schreiben verbracht habe, blieb kaum Zeit für's Winterlager: Farbe, Lack und Antifouling müssen einfach eine zweite Saison aushalten. Auch an der alten, korrodierten Elektrik belasse ich erstmal alles beim Alten: Toplicht, Funke und Stereoanlage funktionieren, mehr brauche ich nicht. Wichtigste Neuerung an Bord ist eine professionelle Windsteueranlage aus Frankreich – mein selbstgebauter Prototyp aus PVC und Sperrholz hat sich zwar hervorragend bewährt, war gegen Ende des Törns aber auf. Jetzt blinkt an TADORNAs Heck eine



Selbstgebaute Windsteueranlage in Aktion, montiert auf zwei Abwasserrohren aus PVC



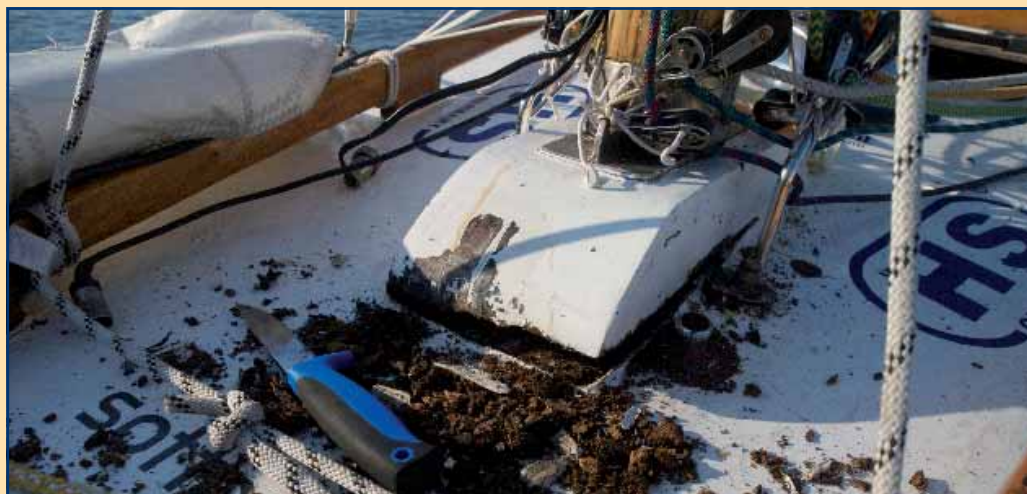
Vor dem Wind, mit Bullentalje und ausgebaumter Fock, Bucht von Riga. Maximalgeschwindigkeit an diesem Tag 12,9 Knoten, die Welle runter



leicht abgewandelte beaufort Castor, komplett aus Niro, die ich oberhalb des Ruderkopfes auf einem vom Hersteller extra angefertigten Montagerahmen angebracht habe.

Um es spannend zu halten, habe ich mir außerdem vorgenommen, dieses Jahr ohne Motor auszukommen – von der Kanalstrecke bis Swinemünde einmal abgesehen. Statt Benzinkanistern kommt ein 3,20 Meter langer Wriggriemen an Bord, der sich bereits in den Alands bewährt: Als vor der Insel Nötö der Wind einschläft, berge ich die Segel und gebe alles; für die letzten fünf Meilen brauche ich drei Stunden. Das ist zwar anstrengend, aber das Glücksgefühl, das sich einstellt, wenn man gegen Ende eines langen Segeltages seinen Zielhafen erreicht, ohne die letzten Meter unter Motor zurückgelegt zu haben, entschädigt mich in diesem Sommer auch für Zeiten ewigen Wartens in der Flaute: 18 Stunden vor Bornholm und mehrfach bis zu 24 Stunden irgendwo mitten im Bottnischen Meerbusen – da ist dann Geduld gefragt.

In Turku wird meine „kleine Brandgans“ (tadorna tadorna ist der lateinische Gattungsname dieses Zugvogels) ganz groß: Zusammen mit ein paar dänischen Freunden schummeln wir uns an den Patrouillenbooten der Marine und den orangenen RIBs von Sail Training International vorbei und kreuzen den engen Aurojaki hoch, mitten in den Race Harbour des Tall Ship Race. TADORNA liegt direkt gegenüber der Mir, ist mit Abstand das kleinste Schiff im Hafen und wird von den Offiziellen erst in Ruhe gelassen, als der Kapitän der ALEXANDER VON HUMBOLDT ein gutes Wort für uns einlegt und TADORNA quasi als sein Beiboot adoptiert: Wir dürfen bleiben. Umgerechnet auf Länge Wasserlinie wird mein Schiff zum wohl internationalsten Partyboot dieses einwöchigen Volksfestes.



Morscher Mastfuß in Vaasa, Finnland. Aufgrund des verlängerten Aufbaus steht Tadornas Mast auf der Kajüte

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT- MØLLER



NEW FUNCTION - NEW CLASSIC - CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

SIE KÖNNEN ZWISCHEN 3 VARIANTEN DES NORDISCHEN FOLKEBOOTES WÄHLEN
GANZ GFK - KOMBINATION GFK/HOLZ - GANZ HOLZ

ALLE NORDISCHEN FOLKEBOOTE VON BRANDT- MØLLERS BÅDEBYGGERI SIND VON
DÄNISCHEN BOOTSBAUERN GEBAUT- VON UNTEN BIS OBEN -
WIR BAUEN NUR BOOTE IN SPITZENQUALITÄT UND AUS BESTEN MATERIALIEN
KOMMEN SIE NACH JÆGERSPRIS UM UNSERE SCHÖNEN BOOTE ANZUSEHEN

BRANDT-MØLLERS BÅDEBYGGERI - SKOVNÆSVEJ 6 - 3630 JÆGERSPRIS
TEL: 4731 0677 - FAX: 4731 7782 - E-MAIL: bmb@image.dk





Die nächsten Wochen genieße ich unbeschwertes Folkeboot-Segeln entlang der finnischen Küste – ob bei Flaute, Starkwind oder Sturm, an der Kreuz, unter Gennaker oder Spi, TADORNA verwöhnt mich mit ihren tollen Segeleigenschaften. Und ich bin ob der vielen kleinen Buchten und Ankerplätze froh, einen so flachgehenden, stabilen Langkieler zu segeln, dem auch die ein oder andere leichte Grundberührung nichts ausmacht. Oft werfe ich auch einfach den kleinen Heckanker und fahre mit TADORNAs stahlbeschlagenem Steven eine der flach abfallenden Schären hinauf.

Erst in Vaasa muss ich eine Zwangspause einlegen: TADORNAs Mast ist, untypisch für ein Folkeboot, nicht durchgesteckt, sondern steht auf dem verlängerten Aufbau, so dass er sich zur Not auch über die am Bug angeschlagene Großschottalje ohne Kran stellen und legen lässt. Zwar befindet sich darunter eine massive, auf dem Kiel stehende Maststütze – dennoch sind die auftretenden Scherkräfte enorm: Der Mastfuß ist morsch. Und der Bügel, über den ich sämtliche Fallen und Strecker ins Cockpit umgelenkt habe, beginnt aus dem Deck zu brechen. Ich versuche ihn mit Drahtseilen und einem an einem Wrangenbolzen angeschlagenen Wantenspanner wieder nach unten zu ziehen – stattdessen reißt der Bolzen. TADORNA ist halt nicht mehr die Jüngste.

Ein paar Reparaturtage später geht es weiter nach Norden, Kurs Malören. Kurz bevor die finnische Küste hinter mir im Dunst versinkt und das finnische Handy-Netz abreißt gebe ich mir einen Ruck und schicke eine SMS an Kristina: Ich habe sie während des Tall Ship Race in Turku kennengelernt und seitdem dauernd an sie denken müssen – jetzt lade ich sie zum Segeln ein. Mit dem Resultat, dass Malören aufgrund seiner Abgeschnittenheit (kein Handynet) und vielleicht gerade, weil es hier so wunderschön ist, zur gefühlt einsamsten Station meiner Reise wird. Ich klettere auf den nördlichsten Leuchtturm der Ostsee, besuche die schönste Kirche, die ich je gesehen habe, und werde von den drei einzigen Inselbewohnern zu Surströmming eingeladen – ein Jahr alter, fermentierter Hering, eine lokale Spezialität. Aber in Gedanken bin ich woanders...

Bei Haparanda erreicht TADORNA den nördlichsten Punkt der Ostsee und mich Kristinas Antwort: Wir verabreden uns in Lulea und ich prügele mein armes Schiff zwei Tage lang gegen ruppige See und durch die engen Fahrwasser des nördlichen Bottnischen Meerbusens wieder gen Süden – verliebt sein macht leichtsinnig. Die Nacht verbringe ich vor doppelt ausgebrachtem, schwerem Ankergeschirr in Lee einer kleinen Insel, dann laufe ich bei guten 6 Beaufort auf die Einfahrt des Lulea-Sund zu – und krache zehn Meter vor der Einfahrt auf Halbwindkurs mit voller Rumpfgeschwindigkeit auf Granit: Hätte ich etwas genauer auf die Karte geguckt, hätte ich sehen können, dass die Außenmole unter Wasser ein Stück in die offene See hinausreicht. Es knallt so fürchterlich, dass ich denke: „Das war’s jetzt“. Das Schiff bebte und kommt halb aus dem Wasser, ich pralle mit voller Wucht gegen TADORNAs Aufbau, sehe durch den Niedergang wie Polster, Bodenbretter, Bücher und Töpfe durch die Kajüte fliegen (die letzten Bierdosen aus der achteren Bilge finde ich nachher im Vorschiff wieder), das luvwärtige Oberwant reißt; TADORNA wird um 90 Grad herumgeworfen, legt sich auf die Seite, rutscht quer über die Mole – und segelt dann seelenruhig weiter, als sei nichts gewesen!

Ich bin viel zu perplex, um sofort reagieren zu können, schau mich erstmal um: Mein gerade noch verlorengegangen geglaubtes Schiff rauscht im ersten Reff den Lulea-Sund hoch – die Windsteueranlage hat TADORNA sofort wieder auf Kurs gebracht. Das gerissene Oberwant hängt lose durch, aber zwei



Visby, Gotland. Tadorna hängt am Kran, die Plankenstöße sind auf



oben: Auch bei viel Wind muss ich selten an die Pinne, die WSA steuert zuverlässig. Ich sichere mich grundsätzlich über umlaufende Strecktaue. unten: Marviksgrunnan, Höga Küsten. Hier werden im Herbst buchstäblich die Stege hochgeklappt





Großbaustelle Tadorna, kurz vor Abfahrt, Frühjahr 2009



Wunderschönes, einsames Malören, bottnischer Meerbusen. unten: Blick in den Gennaker



Kardele stecken noch in der gebrochenen Pressung; das Achterstag hat gehalten. Tadornas Mast hat sich um ein paar Grad gedreht, aber steht: Das habe ich meinen massiven Unterwanten zu verdanken, die TADORNAs Rigg zusätzlich verstärken. Unter Deck herrscht Chaos, doch ein kritischer Blick in die Bilge bestätigt: Die alten Kielbolzen haben gehalten, und: Das Schiff ist dicht. Wahnsinn. Hinter mir kocht die Brandung über die eben überfahrene Unterwassermole, und ich danke mal wieder meinen Schutzengeln...

Mit gemeinsam repariertem Want (zwei Meter Nirodraht, drei Kauschen, neun Seilklemmen und eine große Rolle Tape) machen Kristina und ich uns kurz darauf auf den Weg gen Süden und genießen traumhaftes Segeln in Zweisamkeit. Hier oben ist die Ostsee wie leergefegt, wir überlassen mal wieder der beaufort das Steuern, bauen die „Liegewiese“ auf und kuscheln uns beim Schein der Petroleumlampe durch die neblige Nacht. Auf Rödkallan, einer ehemaligen Lotseninsel, schenken uns zwei Fischer einen frischen Lachs, und Kristina, die in ihren Semesterferien auf einem Großsegler der schwedischen Kreuzerabteilung als Schiffsköchin arbeitet, spront meinen alten Kocher Marke Optimus zu neuen Höchstleistungen an.

Höga Küsten, das wohl schönste Segelrevier der Ostsee überhaupt, erlebe ich zusammen mit meinem Bruder: Wir besteigen die höchste Insel Schwedens, besuchen Mannaminne, das Freilichtmuseum des Künstlers Anders Åberg, segeln einmal mehr bei viel Wind und Welle (wobei ich feststellen muss, dass TADORNAs Verbände wohl doch etwas gelitten haben – es wird zunehmend nass unter Deck, Thies muss pumpen...) und freuen

W
I
L
D
O
D

Qualität ist
unser Antrieb!





SEGELMACHER

DM Warnemünde:	1., 4., 6., 10. Platz
Kieler Woche:	1. Platz
Berliner Meisterschaft:	1., 2., 3., 4., 5., 7. Platz

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

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

Raudaschl Nautic
Ges.m.b.H. & Co.KG
Ried 155, A-5360 St. Wolfgang
Tel.: 0043-6138-2333, Fax: 0043-6138-305340
www.raudaschl.co.at





uns, zwei moderne Folkeboote unter Spi mit meinem großen, ausgebauten Gennaker locker stehenlassen zu können.

Mitte September erreiche ich Mariehamn auf den Ålands und feiere meinen Geburtstag mit zwei Berliner Freunden im Windschatten der POMMERN – dann geht es wie schon im letzten Jahr nonstop nach Visby, Gotland. Hier muss ich eine Zwangspause einlegen – bei 9 Beaufort ist an ein Auslaufen nicht zu denken. Ich nutze die Zeit, um TADORNA aus dem Wasser zu holen und das Unterwasserschiff zu inspizieren: Mehrere Plankenstöße sind aufgegangen, ich ziehe meterweise lose Baumwolle aus dem Rumpf; außerdem klafft der Riss der zwei schon vor Abreise angebrochenen Planken weit auseinander, das spröde gewordene Sika hält nicht mehr; und unter den Kojen zähle ich ein knappes Dutzend angebrochener Spanten. Nicht gut: Bis Polen sind es noch gute 200 Meilen offenes Meer, damit ist nicht zu spaßen.

Ich verbringe drei Tage damit, TADORNA mit Hanf und Sika notdürftig zu kalbfatern – eine richtige Reparatur ist hier in der Kürze der Zeit nicht möglich, außerdem soll es ja „nur“ noch bis nach Hause halten, denke ich. Und bezahle einmal mehr einen hohen Preis für meine Naivität: Als der Wind nachlässt und der Wetterbericht einen Westdreher voraussagt, laufe ich aus, mit dem Plan, möglichst zügig in Lee von Öland Schutz zu suchen und mich über Bornholm an die polnische Küste zu hangeln. Stattdessen pendelt der Wind zurück auf Südwest und nimmt wieder auf gute 6 zu, ich kann die Höhe nicht halten, rausche in weitem Abstand an Öland und Bornholm vorbei quer durch die Verkehrstrennungsgebiete vor der Kadettrinne und pumpe die halbe Ostsee durch mein Schiff – alle halbe Stunde schwimmen die Bodenbretter. 44 Stunden lang stehe ich bei bis zu zwei Meter Welle teils bis zu den Knien im Wasser – wohlgemerkt IM Schiff. Und schaue immer öfter etwas kritisch auf meine alte Autoflug-Rettungsinsel, die ich vielleicht doch noch mal hätte warten lassen sollen... Dass kurz vor der polnischen Küste das zweite Oberwant reißt, ist dann fast schon Routine: Ich behelfe mir mit dem am Pütting angeschlagenen Spifall aus Dyneema, das ich über die Fockwisch dichtsetze, dann geht es doppelt gerefft nach Ustka. Alles gut.

Dezember 2009. TADORNA steht wieder an Land, auf dem Parkplatz des Berliner ASV, unter ihrer dicken Winterplane. Heiligabend werde ich sie, einer alten Familientradition entsprechend, mit einem einfachen, grünen Tannenzweig und ein paar Luftballons am Bugbeschlag schmücken. Es ist nicht mehr als eine Geste – nichts kann darüber hinwegtäuschen, dass TADORNA ganz schön mitgenommen aussieht. Mein Vater, Freunde und Vereinskollegen schütteln nur noch den Kopf, verweisen auf die Kreissäge: TADORNA wäre am Ende ihrer Lebenszeit angekommen.

Ich sehe das anders: Sicher, ich habe sie drei Jahre sehr hart gesegelt, habe auch viel Mist gebaut und hatte eine unvergessliche, tolle Zeit mit ihr – aber dass es das gewesen sein soll, will ich (noch?) nicht akzeptieren. TADORNA wird nächstes Jahr pausieren; ich habe vor, sie im Sommer in den dann leeren Vereinschuppen zu schieben und mir in aller Ruhe ein Bild zu machen. Dann wird entschieden. Sage ich. Aber wer mein Buch gelesen hat, weiß: Ich bin ein Langkieler. Genau wie mein Schiff. Und solche Entscheidungen fallen bei mir nicht im Kopf, sondern irgendwo ganz tief unten...

In diesem Sinne: Wir sehen uns 2011 ;-)!

Bastian und TADORNA

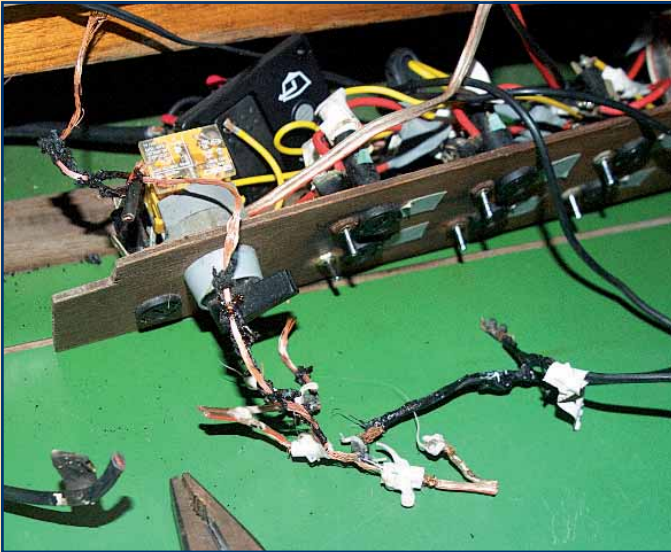


Servopendelruder der WSA. Etwas Sperrholz, Abwasserrohre, Gewindestangen - viel mehr braucht es nicht

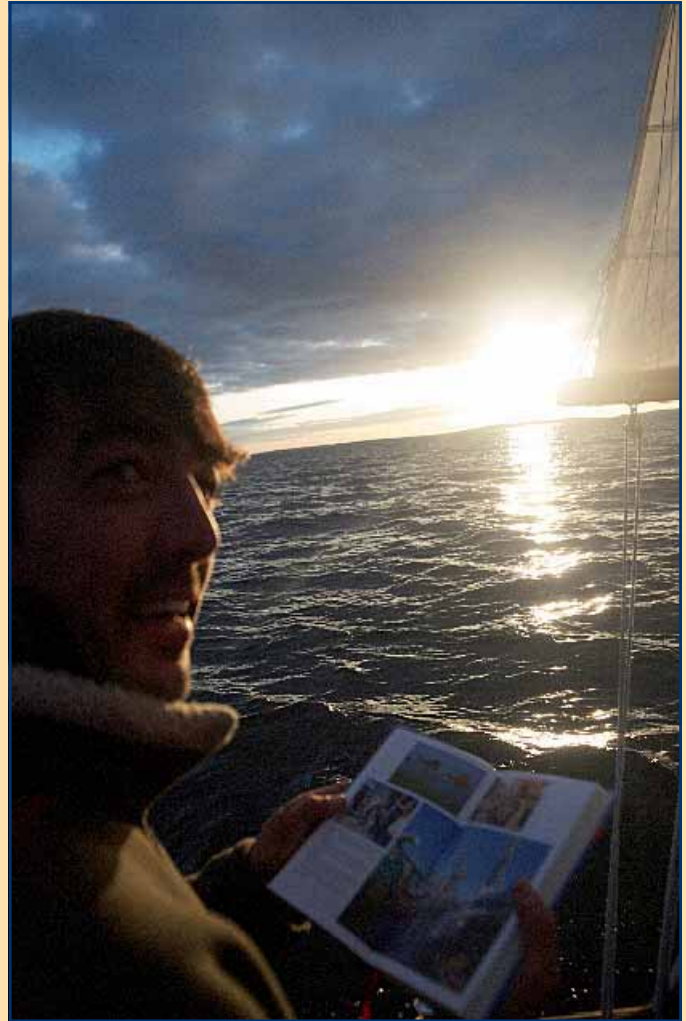


St. Petersburg, Blick in die Kajüte. Trotz des Chaos nach 55 Stunden auf See lässt sich erahnen, dass die umgebaute Kajüte viel Platz bietet. unten: Dreimal Tadorna





Marode Elektrik. Mitten in der Nacht weckt uns ein Kabelbrand



St. Petersburg. Russische Gastlandflagge. unten: Berghamn in den Alands, eine von tausenden wunderschönen Inseln



„Raus ins Blaue!“ finden Sie im gut sortierten Buchhandel – oder Sie bestellen direkt beim Autor und erhalten Ihr Exemplar handsigniert, mit persönlicher Widmung und original TADORNA Bootstempel, natürlich zum gleichen Preis.



Absegeln am Untersee

T-Shirt-Wetter an Allerheiligen, Stimmung, Kameradschaft und tolle Hechte...

Fünf einsame Folkeboote liegen am 1.11. im Radolfzeller Hafen. Mittlerweile schon zur Tradition geworden, wird dieser Tag dazu genutzt, die Segelsaison abzuschließen und ein letztes Mal die Segel zu setzen, um auf dem meist stillen See, aber durchaus nicht windstill, hinauszusegeln.

Belohnt werden wir wieder mit einer einzigartigen Stimmung, spiegelglattes Wasser, eine leichte Brise, die Folkeboote gleiten wie von Zauberhand berührt übers Wasser.

Die herbstliche Kulisse vor Radolfzell gibt den dazu passenden Rahmen.



Am Nachmittag legen wir die Boote zum Päckchen, für einen Seglerplausch mit Rückblick auf die vergangene Saison.

Selbstgebackene Kuchen und Häppchen werden offeriert. Heiße Getränke wärmen Leib und Seele. Obwohl heute, man glaubt es kaum, T-Shirt-Wetter herrscht!

Mit den letzten Strahlen der Sonne, die mit silbernen Licht durch den Nebel scheint, segeln wir wieder in den Hafen zurück.

Um das Ganze noch abzurunden, sind wir am Abend von Roland Graf, Eigner von „Bützi-Jopp“, zum Hechtessen eingeladen. Er hat den kapitalen Hecht mit ca. 5 kg Gewicht vor Gundholzen aus dem See gefischt.

Zubereitet wird er vom Koch Hubert Neidhart vom Gasthaus „Grüner Baum“ in Moos, den Teilnehmern der DM 07 sicher noch bekannt, da er das ausgezeichnete Büffet zur Abschlussfeier ausrichtete.

Um 20 Segler satt zu kriegen, leisteten dem tollen Hecht noch zwei kleinere in der Pfanne Gesellschaft. HmmmHmmm war das lecker!!!!!!!!!!!!

Sonne, Segeln und Surprise mit Hecht ein toller Abschluss...

Wir alle wünschen den Folkebootseglern Mast und Schotbruch und natürlich auch Petri-Heil für die nächste Saison.

Liane Willibald

Die Folkebootsegel Erfolgreich mit den eingebauten Vorteilen

% Bitte fragen Sie nach unseren speziellen Herbstkonditionen!



Langlebig und profilstabil:

- Großsegel aus Contender 6,52oz Dacron, Fock aus Ripstop Square 305g/qm
- Vortriebstarke Profile
- Auf Wunsch an Ihre Mastkurve angepasst



Haase Segel GmbH | Gneversdorfer Weg 9 | 23570 Travemünde
Tel.: 04502-2038 | Fax.: 04502-2315 | www.haase-segel.de | info@haase-segel.de





Flottenchef Lübecker Bucht: Heino Haase reicht die Pinne weiter an Britta Rosehr



„Heino Haase hört auf?“ Das war die erstaunte Frage, die sich den meisten Mitgliedern der Flotte Lübecker Bucht Ende November stellte. Kaum zu glauben, aber bereits seit 2004 betreut der Travemünder Segelmacher diese Flotte. Deshalb meint er auch: „Nach fünf Jahren soll es ruhig mal ein Jüngerer tun!“.

Heino hat in der dieser Zeit viel erreicht: Er schuf ein funktionierendes Netzwerk aus Fahrten- und Regattaseglern und initiierte eine Homepage, die bundesweit viel Beachtung fand. Über die Jahre gelang es ihm, das Regattasegeln in der Lübecker Bucht auf eine breitere Basis mit mehr Beteiligung zu bringen. Wir erinnern uns an die wachsende Zahl von Booten auf der Travemünder Woche mit dem Höhepunkt DM 2008, ferner die Installation der neuen „Niendorfer Treibyacht“, in deren Rahmen 2010 die Landesmeisterschaft ausgetragen werden wird.

Seine auf der Herbst-Mitgliederversammlung gewählte Nachfolgerin Britta Rosehr bildet an der BBT in Travemünde angehende Segelmacher aus. Sie segelt seit vielen Jahren Folkeboot, als Regattaseglerin ist sie seit zwei Jahren erfolgreich auf GER 610. Britta dazu: „Da meine Steuerambitionen gleich Null sind, bin ich auf vielen verschiedenen Booten in einigen Flotten unterwegs gewesen. Sozusagen immer da, wo jemand auf dem Vorschiff gefehlt hat. Ich versuche mich hier als Steuerberater, „Bordpsychologe“ Schwerpunkt Motivation und Mannschaftssmutje.“ Aufgepasst Holz-Folkies: Sie ist auch Mitorganisatorin der legendären Max-Ortz-Regatta! Im Sommer findet man sie auf Törn rund um die Ostsee. Und dies ist die Kombination, die sie schätzt:

„Die Lübecker Folkebootflotte hat sich für mich immer dadurch ausgezeichnet, dass sich sowohl ambitioniert Regattasegler, als auch Touren- und Wochenendsegler gerne gemeinsam getroffen haben. Ich hoffe, dass ich die vielen Folkebootfreunde, die mittlerweile auf unserem Revier neu dazu gekommen sind, begeistern kann, an unseren Veranstaltungen teilzunehmen.“



Heino, der Britta bei der Regatta-Organisation weiter unterstützen wird, wünscht Britta für Ihre neue Aufgabe Ausdauer und Gelassenheit, und: „Ich bin mir sicher, dass sie in der Flotte Helfer findet.“ Sein Wort in eurem Ohr!

Britta Rosehr

Stellungnahme des DSV zum Thema Steuermannswechsel und RL-Punkte

Unser Sportwart Klaus Kahl bat beim DSV um Klärung der Vergabe von RL-Punkten.

Sehr geehrter Herr Kahl,

der Wettsegelausschuss kommt einhellig zu der Entscheidung, dass in Übereinstimmung mit Punkt 3.5 der Ranglistenordnung, das Ergebnis von GER-739 aus der Kieler Woche 2009 keinem Steuermann eindeutig zugeordnet werden kann. Daher können keinem Steuermann (weder Herrn Kipcke noch Herrn Pickel) die RL-Punkte des zweiten Platzes aus der KiWo 2009 zugeschrieben werden.

Das Endergebnis der Kieler Woche 2009 ist jedoch korrekt und nicht zu beanstanden.

Den Handlungsbedarf für eine präzisere, unmissverständliche Formulierung in der RO sehen wir auch und unternehmen gerade Schritte in diese Richtung.

Die von Ihnen geschilderte Übersetzungsdifferenz sehe ich so nicht. Die Übersetzung der deutschen WO ins englische lässt nicht den Umkehrschluss zu, dass damit in den englischen Originalen der Regel 46 RRS und Case 40 automatisch „crew“ genau so interpretiert wird. Meiner Meinung spricht eher vieles dafür, dass mit „crew“ im englischen Text der RRS und den classrules der NFIA die gesamte Mannschaft (wie in WO 2.6) gemeint ist. Der Begriff „helmsman“ kommt soweit mir bekannt in den RRS nicht zur Anwendung - lediglich von „person in charge“ - ist die Rede. Wenn in den RRS von „crew“ die Rede ist, spricht vieles dafür, dass die gesamte Mannschaft gemeint ist (Beispiele sind: definitions finish, start, 29.1). Auch hier sehen wir Handlungsbedarf für eine Präzisierung/Verbesserung der Übersetzung der WO.

Die Klassenregel 13.10 der NFIA schließt in meinen Augen den Steuermann mit ein, wenn von „person“ oder „crew“ die Rede ist, denn beispielsweise gelten die Regeln für das „hiking“ (13.20) sicher auch für den Steuermann.

[...]

Präzise Ausschreibungen und Segelanweisungen sind immer förderlich und der Organisator der Kieler Woche hat bereits angekündigt, künftig einen Steuermannswechsel auszuschließen.

*Ulf Denecke,
Regattasport im DSV*

Anmerkung vom Sportwart:

...das ersegelte Ergebnis kann keinem Steuermann eindeutig zugeordnet werden und folglich können keine RL-Punkte an einen Steuermann vergeben werden.

Das gewertete Gesamtergebnis (hier der 2. Platz) wird bei der Vergabe von RL-Punkten nicht einem Steuermann zugesprochen. Doch die real gesegelten Wettfahrten und die damit erzielten RL-Punkte werden dem Steuermann zugeordnet, der diese Wettfahrten, Platzierungen ersegelt hat. So wurde es in diesem Fall gemacht und ich denke, es ist so auch fair für alle.

Klaus Kahl



Neue Ordnungsvorschriften Regattasegeln 2010

Ab dem 01. Januar 2010, gelten vom DSV die neuen Ordnungsvorschriften Regattasegeln.

Diese Schriften sind ein zusammengefasstes Werk der

- Wettsegelordnung (WO)
- Ranglistenordnung (RO)
- Leistungspassordnung (LPO)
- Meisterschaftsordnung (MO)
- Gebühren- und Anerkennungsordnung für Klassen und Klassenvereinigungen.

Im Großen und Ganzen blieb es inhaltlich beim Alten. Doch so manche Stellen wurden gestrichen, ergänzt oder anderes formuliert. In der WO gibt es folgende Änderungen:

- Der Begriff Schiffsführer wurde eingeführt. Damit ist die verantwortliche Person auf dem Boot gemeint. (So fordert es z.B. die WR Regel 46)

Neu ist:

- Unter Ziffer 5 wird die Ausschreibung einer Veranstaltung geregelt.
- Ziffer 6 regelt das „Meldegeld“
- Die Zuständigkeit, für Fragen, die das Wettsegeln betreffen, ist der Wettsegelausschuss des Arbeitskreises III federführend.

In der RO gibt es folgende Änderungen:

- Unter Ziffer 1 Geltungsbereich wurde die Meldeberechtigung für „nur Deutsche Teilnehmer“ gestrichen. Nun finden auch Personen anderer Nationalität Berücksichtigung in der Rangliste.
- Aufgaben für die durchführenden Vereine: Nicht mehr 14 Tage, sondern innerhalb einer Woche nach Ende der letzten Wettfahrt melden die Vereine die Ergebnisse der Klassenvereinigung.

Ergänzt wurde:

- Wettfahrtzeit pro Tag (Ziffer 2.4). Unter Ziffer 5.3.2 soll diese nicht 6 Stunden überschreiten.
- Voraussetzung für Wettfahrtoffizielle. Danach müssen der Wettfahrtleiter und der Schiedsrichterobmann ab 01.01.2010 die vorgesehene gültige DSV-Lizenz haben.

In der MO gibt es folgende Änderung:

- Es wurde die Ziffer 5.1.1, 2. Satz in der bisherigen MO gestrichen. Nun können auch Teilnehmer anderer Nationalität aus der Führung in der Rangliste eine Meldeberechtigung ableiten. Diese müssen gemäß Ziffer 8.1.1 der neuen MO mindestens 12 Monate ihren Wohnsitz in Deutschland haben und auch hier organisiert sein.

Diese Aufführungen sind nicht abschließend, ich möchte damit auf die wichtigsten Änderungen hinweisen. Ich denke, es ist ein zeitgemäßes Werk geworden.

Klaus Kahl

Willi Sürth ist neuer Obmann der Folkeflotte Mönnesee

Am 04. Dezember fand im Yachtclub Mönnesee die Flottenversammlung der Flotte Mönnesee statt. Im Fokus der Tagesordnung standen die Neuwahl des Flottenobmanns, die Vorbereitung zur Deutschen Meisterschaft 2011 an der Mönne sowie die sonstigen Aktivitäten in der Flotte.

Kiki Goecke möchte nicht mehr kandidieren, weil er aus familiären Gründen (vorerst) aus dem Folkeboot aussteigen möchte. Er hat vor einigen Wochen eine Albin Express gekauft, die seiner Familie mehr Platz auf den für die nächsten Jahre geplanten Ostseetörns bietet. Trotzdem möchte Kiki auch in Zukunft die ein oder andere Folkebootregatta segeln und wird in der Klassenvereinigung bleiben.

Als Kandidat für die Nachfolge schlägt Kiki Willi Sürth aus dem Yachtclub Mönnesee vor, der einstimmig gewählt wird. Willi segelt zusammen mit seiner langjährigen Partnerin Edith Lenz die „Kallisto“ F-GER 818 und koordiniert auch die Organisation der DM 2011.

Willi berichtet ausführlich über den aktuellen Planungsstand der Deutschen Meisterschaft. Es stehen bereits im frühen Stadium viele Helfer bereit, ein provisorisches Programm wird bis Januar 2010 zur Verfügung stehen. Schon jetzt kann verraten werden, dass es viele Highlights und auch für die Landcrews ein ansprechendes Rahmenprogramm geben soll. Der definitive Termin für die DM wird Anfang 2010 bekannt gegeben.

Für die Saison 2010 wurden die folgenden Aktivitäten beschlossen:

- Seminar Regatta-Taktik von und mit Jocky Hellmich (voraussichtlich Februar)
- Vermessungsworkshop (Wiegen, Ausrüstung, Ausgleichsgewichte, Messmarken)
- Wiegeaktion
- Grillfest
- Mittwochsregatten
- Flottenfahrt zur JHV an den Bodensee

Selbstverständlich werden auch die beiden traditionellen Regatten (Flottenmeisterschaft und Waffeisen) wieder angeboten. Beide Wettfahrten finden nun wieder im Herbst statt, da der Termin im Mai schlecht angenommen wurde. Für alle genannten Aktivitäten wurden Paten gefunden, die sich um die Organisation und Durchführung kümmern werden.

Grundsätzlich wollen alle Anwesenden versuchen, gemeinsam wieder etwas mehr Schwung in die Flotte zu bringen. Die etwas zurückhaltende Aktivität in 2009 dürfe nicht überbewertet werden...

*Kiki Goecke
F-GER 1033*



Jahreshauptversammlung 2009 der Deutschen Folkeboot Vereinigung

Am 21.11.2009 im Clubhaus des Segler-Club Gothia e.V.



TOP 1:

Nach Begrüßung durch den 2. Vorsitzenden des SCG, Stefan Abel, Eröffnung der JHV durch den 1. Vorsitzenden Dr. Karl-Peter Nielsen. Anwesend sind lt. Unterschriftenliste 52 stimmberechtigte Mitglieder. Durch den 1. Vorsitzenden werden Grüße von „Klöß“ an die Versammlung weitergegeben. Auf Antrag des 1. Vorsitzenden wird ein Tausch der TOP 3 und 4 von der Versammlung genehmigt.

Eine Trauerminute im Gedenken an die in diesem Jahr verstorbenen Mitglieder, anschließend Ehrungen einzelner Mitglieder. Zum Protokollführer der Versammlung wird Michael Behnke (Flotte Berlin) gewählt.

TOP 2: Bericht des Vorstandes:

2.1.1. Vorsitzender

Kurzer Bericht vom Klassentreffen auf der „Boot“. Die Vorstandsarbeit wurde gelobt. Es wurden keine neuen Anträge ge-

stellt. Vereinbart wurde, dass die Flottenchefs und der Vorstand wieder als gemeinsames Treffen aufleben soll.

2.2 Sportwart

Klaus Kahl erwähnt das Bestentraining vor Kiel und gibt ein Resümee der 38 Ranglistenregatten. Die höchste Teilnehmerzahl war in dieser Saison bei der „Trudelmaus“. Dank an U. Pfuhl und S. Durst. Erwähnung der Schleswig-Holstein Landesmeisterschaft (M. Kuke stiftete Preise); nächstes Jahr richtet diese Meisterschaft die Lübecker Flotte aus. Auf der Kieler Woche war eine geringe Teilnehmerzahl zur bemerken, da die Dänen fehlten. Der Steuermannwechsel bei der Kieler Woche war DSV-konform und er gab den Hinweis, die Segelanweisungen unbedingt zu beachten. Erwähnung von Chr. Nielsen als Sieger von Kieler Woche, Goldpokal, Schwedischen Meisterschaften (Platz 1-3-deutsche; Plätze 1-10 5 deutsche Boote). SF-Cup auch mit deutscher Beteiligung. Die DM im SVSt in Berlin wurde als gelungene Veranstaltung erwähnt und der Dank geht an die Ausrichter. In der deutschen Rangliste sind 108 Teilnehmer verzeichnet; Dank an H. Koglin als Ranglistenpfleger. Verlesung der TOP-Ten Ausblick 2010: Verweis auf Regatten und Bestentraining; DSV-Wettsegelordnung ist geändert (ab 1.1.2010). Im Abschluss wünscht der Sportwart sich bessere Absprachen mit der NFIA bezüglich der Regattaterminplanung.

2.3 Technische Obfrau

Traute Genthe berichtet u.a. von problemlosen Vermessungen bei der DM 2009; von NFIA-Änderungen zu technischen Veränderungen, z.B. ab 2013 fixes Mittelmaß bei der Fock soll eingeführt werden; GPS ist nicht zulässig; Kommunikation (Handy) auch verboten. Achterstag-Trimmmimik auch unter Deck möglich. Keine Ausreithilfen erlaubt. Regel 10.10 bez. Ausrüstung beim Wiegen sei zu beachten. S. Durst gibt den Hinweis auf Ausrüstungskontrollen auch bei Ranglistenregatten. Diese Informati-





onen werden auch in der Folke News erscheinen. D. Kipcke bemerkt, dass die Segelvermessung für veranstaltende Vereine sehr zeitaufwändig sei. Er schlägt eine einfachere Vorgehensweise vor (Kontrolle der Buttonnummern und Stichproben dann auf dem Wasser).

2.4 Pressewart

Kurzer Bericht über den guten Zugang an Berichten. Auch von nicht fünfplatzierten wurden Berichte eingereicht. Die Bitte, mehr Fotos von Regatten oder Veranstaltungen zu machen, wird angenommen.

Vorschlag: Sogenannte Flottenberichte. Dafür würde in Zukunft Platz in der Folke News bereitgehalten werden. Michael Hundrup bedankt sich bei allen Mitgliedern über die gute Zusammenarbeit und bei den regelmäßigen Schreibern von Artikeln.

2.4a Internetbetreuer

Harald Koglin berichtet über die regen Internetzugriffe der Homepage des DFV. Zweitstärkster Zugriff erfolgt auf dem Marktplatz. Daraus folgert er, dass die Akzeptanz des Internetauftritts weiter wächst. Auch die technische Seite wird stärker genutzt. Bemängelt wird die Aktualität der Homepages einzelner Flotten. Auch erscheinen zu wenig Fahrtenberichte für die Internetseite.



Vorschlag aus der Versammlung: Ein Archiv anzulegen, wo alte FolkeNews nachzulesen sind. Technisch ist es kein Problem. Aber es könnte Probleme mit den Verfassern wegen Copyright geben. Bei vielen Artikeln gab es nur die Zustimmung zur Veröffentlichung im Printmedium.

2.5 Kassenwart

Hans-Jürgen Heise erläutert den Ordentlichen und Außerordentlichen Haushalt sowie die Bilanz.

Auf Vorschlag der Mitgliedschaft wird in der Betragsordnung beim Pkt. 1.3 das Wort „Nichtbootseigener“ gestrichen. D.h. Schüler und Studenten (Nachweis erforderlich) zahlen 10,00 € pro Jahr.

Die Mitgliederentwicklung ist leicht rückläufig (Abnahme um 0,38 %; entspricht 3 Mitglieder). Der Bootsbestand hat sich um 12 auf 493 Schiffe verringert. Das Durchschnittsalter der Mitglieder beträgt 54,51 Jahre, wobei von 91,4 % der Mitglieder das Alter bekannt ist.



2.6 Kassenprüfer

Norbert Schlöbhm verliert den Kassenbericht und hat keine Beanstandungen.

Da der Tagesordnungspunkt 3 und 4 getauscht wurde, erfolgt die Entlastung des Vorstandes etwas später.

TOP 4: Satzungsänderung

Die allen mit der aktuellen FolkeNews zugewandene Satzung wird zur Diskussion gestellt.

Der Änderungsantrag der Flotte Bodensee wird diskutiert.

§ 3 Zweck: (Pkt. 2) Betreff: Zusätzliche Erwähnung der Jugendförderung wird zurückgezogen

§ 12 Regionalfлотten: (Pkt. 2) Zweiter Halbsatz wird entfernt.

§8 Organe der Vereinigung (Pkt. 1) 3. „Kassenprüfer“ ist zu streichen. Änderung an §8; Einstimmig angenommen

§9 1. Mitgliederversammlung (Pkt. 1) Änderung des Wortlautes im zweiten Satz.

Jedes erschienene Mitglied, ab dem vollendeten 16. Lebensjahr ist stimmberechtigt.

Alle Änderungen und die neue Satzung wurde Einstimmig mit 52 Stimmen angenommen. Eine neue Zusammenfassung wird erscheinen.





TOP 3: Entlastung des Vorstandes:

Auf Vorschlag des Kassenprüfers wird mit Enthaltung des Vorstandes der Vorstand entlastet.

TOP 5: Neuwahlen:

Von Chr. Wedemeyer (2. Vors.) wird „Kolle“ Nielsen ein von G. Koch gebautes Halbmodell des Folkebootes als Dank für seine langjährige Arbeit für die DFV überreicht. Als 2. Vorsitzender für die anstehende Wahl des ersten Vorsitzenden übernimmt Chr. Wedemeyer die Wahlleitung. Als Vorschlag wird Dr. Johannes Thaysen genannt. Er stellt sich kurz vor und würde das Amt übernehmen. Er kommt vom Schlei-Segel-Club und segelt die FG 889.

Die Wahl zum ersten Vorsitzenden erfolgt ohne Gegenstimme bei 1 Enthaltung.

J. Thaysen übernimmt die Wahlleitung der restlichen Tagesordnungspunkte.

Wahl des Kassenwartes: Hans-Jürgen Heise. Ohne Gegenstimmen bei 1 Enthaltung.

Wahl des Sportwartes: Klaus Kahl. Ohne Gegenstimme bei 1 Enthaltung

Wahl des Pressewartes: Dr. Stefan Goes (Flotte Lübeck). Kandidat konnte leider nicht anwesend sein, würde die Wahl aber annehmen. Ohne Gegenstimmen bei 3 Enthaltungen.

Wahl des Kassenprüfers: Norbert Schlöbohm. Ohne Gegenstimmen bei 1 Enthaltung.

TOP 6: Bericht des Chairman N.F.I.A.

Bericht des Chairman N.F.I.A. (Stefan Rosehr) wird von J. Thaysen verlesen.

- Goldpokal 2011 ist noch nicht vergeben.
- Keine Neuzulassung bei den Schiffen, d.h. keine Einnahmen für die NFIA an Lizenzen.



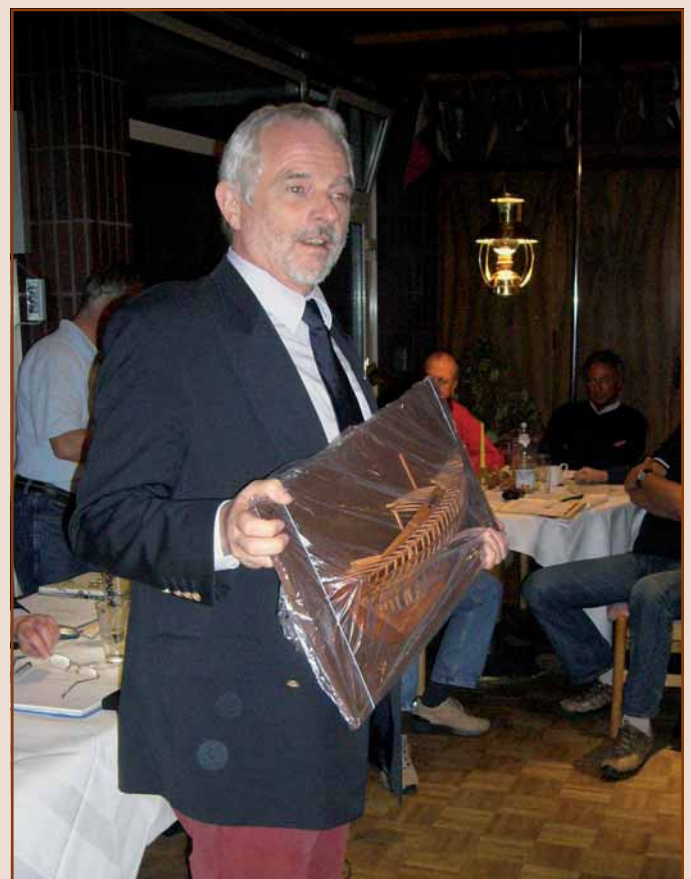
- NFIA wird veranlassen, die Mastdurchmesser am Decksdurchgang zu prüfen. (Es waren auf schwedischen Booten zu geringe Mastdurchmesser bei Kontrollvermessungen aufgefallen).
- Terminprobleme zwischen Goldpokal, Dän. Meisterschaften und der DM in Laboe zwingen zu Terminanpassungen. (siehe Antrag TOP 7)

TOP 7: Planungen 2010 und weitere Jahre

Antrag von Sönke Durst:

Laboer Regatta-Verein bittet um Ausnameregulung, das die Wettfahrttage der DM 2010 vom Mittwoch bis Samstag gehen. 9 Wettfahrten sind geplant. Anreise und Vermessungen ab Montag bzw. Dienstag.

Antrag angenommen mit 3 Nein und 6 Enthaltungen.





Zweiter Antrag von S. Durst:

Wenn der Flensburger Segel-Club 2012 die DM ausrichtet, möchten Sie auch die Regatten von Mittwoch bis Samstag durchführen. Antrag wurde zurückgezogen, da kein offizieller Antrag zur Ausrichtung vorliegt.

TOP 8: Planung der JHV 2010

Flotte Bodensee würde die JHV der DFV 2010 ausrichten wollen. Vorschlag einstimmig angenommen.

TOP 9: Haushaltsbeschlussfassung

Der Haushalt für 2010 wurde einstimmig angenommen.

TOP 10: Verschiedenes

Keine Wortmeldungen

Ende der Versammlung 18:00 Uhr

Michael Behnke, Flotte Berlin,
22.11.2009



In eigener Sache

Liebe Folkebootseglerinnen,
liebe Folkebootsegler,

im November hat euer bisheriger Pressewart Michael Hundrup mein Boot gekapert und mich mit vorgehaltenem Säbel gezwungen, neues Vorstandsmitglied für den Bereich Presse und Öffentlichkeit zu werden. Na, ganz so war es nicht, denn obwohl es für mich ziemlich überraschend kam, freue ich mich sehr auf meine neue Aufgabe. Und ganz allein bin ich dabei zum Glück auch nicht. Michael wird sich freundlicherweise weiterhin um das Einwerben von Anzeigen kümmern und Bernd Schädlisch aus Kiel wird die FolkeNews mit mir gemeinsam gestalten. Die aktuell vorliegende Ausgabe ist dankenswerterweise noch zum allergrößten Teil unter Michaels Federführung entstanden.

Weil die meisten mich nicht kennen dürften, hier einige Worte zu meiner Person: Ich bin im Binnenland aufgewachsen und die mir väter-

licherseits zugedachte Seglerkarriere mit Start im Opti auf dem Wolfsburger Kieselsee scheiterte leider am beharrlichen Widerstand meiner vorsichtigen Mutter. Doch Gutes lässt sich nicht aufhalten, und so erwarb ich dann im Sommer 2001 auf dem Plöner See den „Sportbootführerschein binnen“. Das Segeln an sich lernte ich jedoch erst auf der Relaxed Rabbit von Heino Haase, mit dem ich in den vergangenen Jahren auch die eine oder andere Regattabahn durchkreuzt habe. Einen besseren Segellehrer kann ich mir nicht vorstellen. Seit zwei Jahren beeinträchtigt mich an Bord der Loma, GER 633, Christian Rosehrs Regattaerfolge.

Zur Arbeit in der DFV qualifizieren mich auf der „Textseite“ möglicherweise mein Studium der Germanistik, meine lange Tätigkeit als Jugendzeitungsredakteur und -ausbilder sowie sporadische Arbeit als freier Journalist.



Beruflich habe ich regelmäßig auch mit Textoptimierung und Textdesign für gewerbliche Kunden zu tun. Für die „Verbandsseite“ bin ich vielleicht gut zu gebrauchen, weil ich seit vielen Jahren in unterschiedlichen Verbänden (Die Familienunternehmer, Greenpeace, Lions) ehrenamtlich mitarbeite und auch dort häufig Vorstandstätigkeiten wahrgenommen habe und wahrnehme.

Euch, liebe Seglerinnen und Segler, bitte ich um engagierte Unterstützung mit Reise- und Regattaberichten, mit Klatsch und Tratsch für die FolkeNews!

(-: Stefan Goes



Berliner Meisterschaft 2009

Berlin ist immer eine Segel-Reise wert.

Wir trafen am Donnerstagabend erst gegen 23:00 Uhr im Verein Seglerhaus am Wannsee ein. Trotz dieser späten Stunde wurden wir auf das herzlichste von Frau Schar begrüßt. Sofort wurden uns die Begebenheiten vor Ort erklärt und wir fühlten uns gleich wie zu Hause. Ein großes Glück in diesem ehrwürdigen Vereinshaus des VSaW einmal schlafen zu dürfen. Der Schlafsaal im dritten Obergeschoss ist riesig und wir konnten uns zu dritt dort richtig ausbreiten.

Nach Bezug unserer Unterkunft haben wir den wunderschönen Vollmond direkt am Wannsee bei einem Feierabendbierchen genossen. Das Wetter war wie für uns bestellt, die laue Nachtluft und der Ausblick ließ uns das Nachtlager gar nicht finden. Beim Einkranchen wurde uns wieder mal bewusst, wie gut die Berliner ausgestattet und organisiert sind. Der Kran ließ keine Wünsche offen und ein freier Liegeplatz durch die dort angehängte Liste sofort gefunden. Es ist doch einfach schön, wenn alles funktioniert.

Mit Petrus wurde sich auch abgesprochen. Es war ein wunderschöner Sonntag, den wir auf der Terrasse beim Frühstück genussvoll begannen. Trotz der kleinen „Wannseewellen“ wurde uns Ostseewind geboten. Wir segelten zu Anfang gleich eine lange Bahn und genossen den guten Wind. Die erste Wettfahrt gewann Martin Rehbehn, einer der ganz jungen guten Steuerleute.

Der Wind hörte plötzlich auf und wir dachten schon, wir könnten nun keine Wettfahrt mehr durchführen, aber rechtzeitig zum zweiten Start setzt der Wind in Ostseemanier wieder ein. So segelten wir noch zwei kurze Bahnen.

Das war für alle ein langer Tag an der Berliner Luft bei super gutem Wind. Die Wettfahrtleitung hat die Regatten routiniert durchgeführt und den Wind immer wieder rechtzeitig zum Start angeschaltet, wir waren sehr beeindruckt. Bei Freibier und Schrippen ließen wir in der Gemeinschaft den Tag ausklingen.

Vom Tisch der Regattaleitung klang herüber, dass sie bei anderen Klassen noch nie solche Starts gesehen hätten, hier wäre bei einigen wohl noch ein bisschen Lernbedarf. Unsere müden Glieder verlangten ihren Tribut, und so sind wir früh in die wohligen weichen Betten gefallen.

Der zweite Tag zeigte uns die Regenseite von Berlin. Der Wind war wieder bei 16 Knoten, in Böen mehr und der Regen hörte pünktlich zur ersten Wettfahrt auf. Beim ersten Start wurden durch die Black Flag dann sieben Boote vom nächsten Start ausgeschlossen. Jetzt sollten wir wohl alle mal richtig Starten lernen. Was für ein Glück, wir standen nicht auf der Liste, also noch mal zum Start. Martin Rehbehn war nach zwei weiteren ersten Plätzen nun schon fast nicht mehr einzuholen.

Vor dem nächsten Start setzte der Regen wieder ein. Das Startschiff schien wie leergefegt, wo waren die alle bloß? Nach Ende des Regengusses kam aber sofort wieder Leben ins Startschiff und es ging los in die sechste Runde. Es wurde alles wiedermal neu durchgewürfelt und der bis dahin auf Gesamtplatz zwei liegende Walter Furthmann wurde nun 10. Wir haben uns den zweiten Platz erkämpft und waren stolz auf unsere Leistung.

Der Tag wurde mit Freibier, Brezel und guten Gesprächen wei-

tergeführt. Es gab ein sehr schmackhaftes Buffet mit Fisch, Fleisch, Käse, Salaten und anderen Leckereien. Das Ambiente im Vereinsheim ist einfach unbeschreiblich. Es wurden auch keine Kosten und Mühen beim Rahmenprogramm gescheut und so erlebten wir ein wunderschön anzusehendes Motorbootkorso aus ca. 30 Yachten, alle individuell mit Beleuchtung geschmückt. Zum Abschluss gab es noch ein Feuerwerk bei einem Nachbarclub, welches alle von der Terrasse aus bewunderten. Ja, die Berliner lassen eben keine Wünsche offen. Nach dem tollen Abend in feierlicher Umgebung ging es für uns wieder in die weichen Betten im dritten Obergeschoss.

Nachdem wir unsere Glieder wieder sortiert und gerüstet hatten, ging es auf in den dritten Tag. Das Wetter wieder mit gutem Wind und trocken. Die Regattaleitung legte einen Start einmal nur für die Insider. Das hieß, auf Backbord starten, 50 m segeln und dann wie auf Kommando auf Steuerbord umlegen. Diese siebte Wettfahrt gewann ein Insider, Andreas Blank.

Martin Rehbehn trat dann die achte Wettfahrt nicht mehr an, da er die Berliner Meisterschaft schon souverän uneinholbar gewonnen hatte. Stefan Klabunde GER 730 gelang ein kleiner Husarenritt. Er überholte die vorderen 4 Schiffe auf der Leeseite des letzten Vorwindkurses und schob sich Stück für Stück noch auf den ersten Platz. Wir trauten allen unseren Augen nicht.

Jetzt wurde noch mal richtig um Platz zwei und drei gekämpft. Da wir GER 911 hinter uns ließen und GER 466 vor uns war, kam Joachim Bleifuß nicht mehr an den zweiten Platz heran. Stefan Schneider behielt seinen Durchschnitt bei und landete als bester Berliner auf dem vierten Platz. Wir, GER 819, wurden Fünfter, der sechste Platz ging wieder nach Berlin an Andreas Blank, GER 645.

Die Ergebnisse waren sehr schnell online und auch die Rangliste war am nächsten Morgen schon aktualisiert. Die Organisation war für uns alle nicht zu spüren und von daher hervorragend. Danke für eine tolle Berliner Meisterschaft an das Team der Regattaleitung, an Frau Lutterbeck, die Hausdame vom VSaW, Frau Schar und alle anderen (unbekannten) Helfer.

Wir lieben Berlin und Euch Berliner.

Das Team von GER 819

Dirk Rohrbeck

Sylvia Lienau

Jürgen Patzke



Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



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

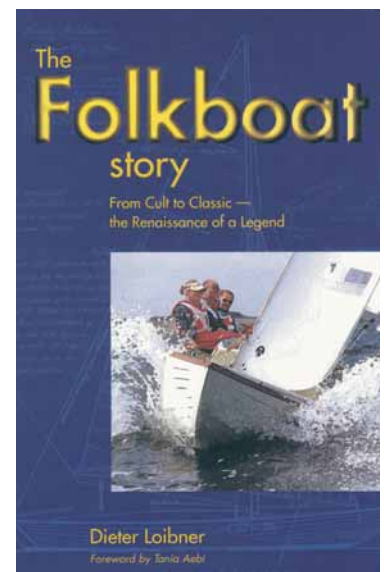
Alle Preise verstehen sich pro Stück sowie inklusive Porto und Verpackung.

Bestellungen bitte beim Kassenwart:

Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

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

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



Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 0 41 01-4 61 33, Mo. - Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.





Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung !

*Silvio Schäfer
Erlanger Str. 24
04207 Leipzig
Tel. 0341/4224465
schaefer-geruestbau@
gmx.de
Bootseigner FG 1044*

*Malte Lutzenberger
Ulmenkoppel 48
24857 Borgwedel
Tel. 0151/50561007
maltelutzenberger@web.de
Flotte Schlei*

*Teja Rosehr
Teichstr. 3a/5a
23558 Lübeck
Flotte Lübeck*

*Gunnar Zarbock
Mellener Str. 1
12305 Berlin
Tel. 0177/6705242
Bootseigner FG 389
Flotte Berlin*

*Hendrik Schiller
Jürgensallee 42c
22609 Hamburg
Tel. 040/76990215
Bootseigner FG 551
Flotte Essen*

*Justus Klement
Seeshaupter Str. 97
82377 Penzberg
Tel. 08856/936012*

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

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE KIEL

Der Yacht Club Laboe veranstaltet am 19.09.2009 zum 29. Mal den Ehrenmalpokal. Meldestelle ist Kai Hoffmann-Wülfing (Redder 37, 24217 Wisch Tel. 04344/301949, Fax: 0431/5196541321, E-Mail: kai.hoffmann-wuefing@yachtclub-laboe.de, Online-Meldung unter www.regattamanager.org möglich), Meldeschluss ist der 16. September

Die Flotte Kiel hat wieder ein Winterprogramm auf die Beine gestellt:

- GRÜNKOHLESSEN der Flotte Kiel, 29. Januar 2010
- WIE MACHEN ES DIE „VIZE- und BERLINER MEISTER?“, 16. Februar 2010
- TAKTIK und REGELN, 16. MÄRZ 2010
- VORPLANUNG der SAISON 2010, APRIL 2010 Termin steht noch nicht fest
- SCHNELL mit NORTH-Segeln, Termin steht noch nicht fest

Die Details und endgültige Termine erfahrt ihr auf www.flotte-kiel.de



Folkeboot F-Ger 4

zu verkaufen

*Baujahr 1956, Eigenbau auf Lindt-Werft, Dänemark.
Zubehör: Trailer, zwei Satz Segel, neue Persenning,
Preis VHS
Liegeplatz Kiel Stickenhörn*

*Kontakt:
Peter Stempel
Fichtestraße 12
24118 Kiel*

*Tel. 0175-9111501
email: peter.r.stempel@web.de*



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, so wie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyrweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

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

Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
04101/46133, miniuundhilka@kabelmail.de

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

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

Internet-Obmann
Harald Koglin, Neuerker Weg 22 A,
14167 Berlin, Tel. 030-8177733,
hkoglin1@t-online.de.

Technische Obfrau
Traute (-Maria) Genthe, Fliegender
Holländer 19, 24159 Kiel, 0431/372236,
Fax 0431/372247,
E-Mail: traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am
Anfang eines jeden Jahres

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

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

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

Berlin
Stefan Klabunde
Krumme Straße 61 · 10627 Berlin
Telefon 030/3 12 38 20
klabunde-s@snafu.de

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

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

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

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

Hamburg
Ute Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg,
ute@ponyhuetchen.de

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

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

Mölnese
Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12 · 53127 Bonn
Telefon 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de

Impressum

Schlei
Klaus Kahl, Dachgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 046 24/80 08 75, folke-klaus@t-online.de

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

FOLKENEWS
Internationale Fachzeitschrift und offi-
zielles Mitteilungsblatt der Deutschen
Folkebootvereinigung e.V., Klassenverei-
nigung der Nordischen Folkeboot im DSV.

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 61/9 00 17-0, Fax 9 00 17-20
www.mussack.net · info@mussack.net

Bezugskosten:
im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nicht-
mitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus
Versand

**Nächster Redaktions- und Anzeigen-
schluss ist der 05. 03. 2010**

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

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

Kiel
Fritz Lübke, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 0 43 49/90 97 98

**Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flens-
burg, Lübeck, Mölnese, Schlei, Flotte
Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde**
siehe Flotten-Obleute

INTERNET-LINK:

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



Die FOLKENEWS wird auf chlor-
frei gebleichtem Papier gedruckt.

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname		Geburtsdatum	
Name		Telefon	
Straße		Bank	
PLZ	Ort	Konto-Nr.	
Club		BLZ	
Flotte	Datum	Unterschrift bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters	

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

- Eigner Mitsegler
 Eignergemeinschaft Fest bei F _____

Segelnummer F _____ wechselnd

Baujahr _____

Rumpf-Baustoff Holz GFK

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Menschen & Geschichten

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

Deutsche Post 
PRESSEPOST



Dem Alltag davonsegeln

Intensiv erlebt und erfrischend locker erzählt: Der fröhlich-optimistische Reisebericht zweier Freunde, die nicht bis zum Rentenalter warten wollen, um ihren Traum zu verwirklichen. Mit knapp 30 Jahren nehmen sie sich die Freiheit für eine Auszeit. In fünf herrlichen Monaten umrunden sie unter Segeln die Ostsee. Von Hamburg nach Rügen, Bornholm und Polen, über die Ålandinseln ins finnische Harparanda, dann über Stockholm, den Göta-Kanal und Oslo heimwärts.

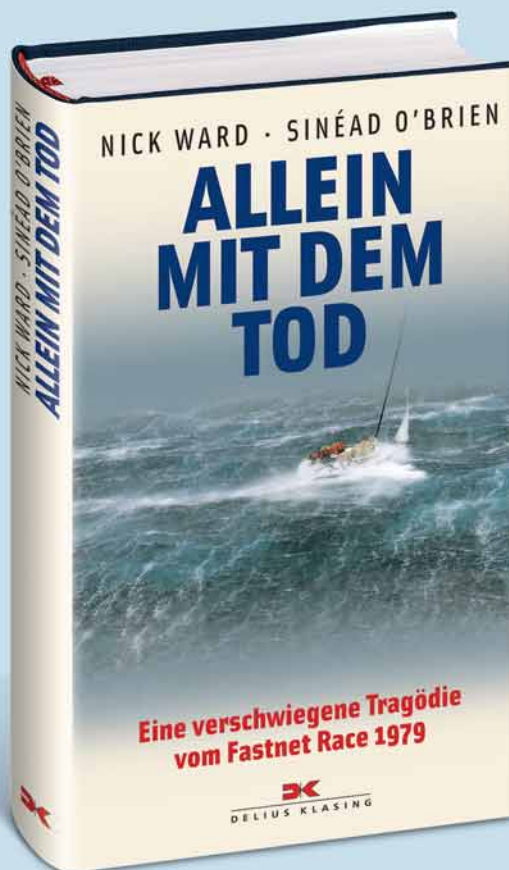
Sönke Roever

Auszeit unter Segeln

Ein Sommer auf der Ostsee

€ 12,-[D]

ISBN 978-3-7688-2628-0



Die Fastnet-Katastrophe

Packender Augenzeugenbericht eines Teilnehmers: Erst nach 25 Jahren bricht ein Überlebender der britischen GRIMALKIN sein Schweigen. Minutiös berichtet er, wie die Tragödie seinen Lauf nahm: vom Beginn bei bestem Segelwetter, dem sich schnell aufbauenden Orkan mit haushohem Seegang, der Durchkenterung der GRIMALKIN. Ergänzt wird der Bericht durch Fotos, Wetterkarten sowie Auszügen aus dem offiziellen Bericht.

Nick Ward/Sinéad O'Brien

Allein mit dem Tod

Eine verschwiegene Tragödie vom Fastnet Race 1979

€ 19,90 [D]

ISBN 978-3-7688-2548-1