

# GFK NEWS

01/2019



**NEU**

Das Magazin für  
Vereinsmitglieder





# INHALT

## BUG

Grußworte	3
Adressen	4

## VERBAND

Veranstaltungen	5
Mitgliederversammlung 2019	6
GfK-Classics 2019	7
Treffen Baltic-Ost	10
Treffen BalticWest	12

## REISEBERICHTE

Verleihe Deinen Träumen Segel...	11
----------------------------------	----

## TITELTHEMA

Was ist ein (GfK-) Klassiker	14
Wertermittlung bei GfK-Klassikern	16
„Navigare necesse est“ oder „Seefahrt tut Not“	18
Rettung einer Contest 33	20

## BÜCHERSCHAPP

Stressfrei Segeln	22
Hamburgische Schule des Lebens und der Arbeit	23

## LESERBRIEFE

## HECK

Marktplatz	21/26
------------	-------

# LIEBE VEREINSMITGLIEDER!

Boote sind Produkte, die keiner Mode folgen, sondern Moden überdauern!  
 Unsere Boote sind so gestaltet, dass sie nicht (nur) dekorieren, sondern funktionieren!  
 Unsere Boote sind oft mit höchstem Anspruch an Verarbeitung und Material hergestellt!

**M**it unseren GfK-News wollen wir den Eignern von GfK-Booten, sowie an solchen Booten Interessierten eine Möglichkeit für Informationen rund um unsere Boote (technische Fragen – Erfahrungsberichte usw.), aber auch ein Forum für den persönlichen/individuellen Informationsaustausch bieten.

In den letzten 14 Jahren haben wir den Verein und den Freundeskreis aufgebaut und uns mittels Internet oder E-mails verständigt. Nun ist es aber an der Zeit, die Kommunikation in gedruckter Form weiterzuführen. So kann man die Mitteilungen nicht nur auf dem Papier lesen, sondern –

besser noch – die Hefte sammeln!

Nachdem ihr die GfK Edition No.1 begeistert angenommen habt, hat sich der Vorstand entschlossen, die GfK-News zu konzipieren, und dazu eine Redaktion unter Leitung von Michael Plenge ins Leben gerufen. Zur Zeit haben wir vor, 2 Ausgaben pro Jahr herauszugeben, wofür wir noch tatkräftige Unterstützung in jeglicher Hinsicht benötigen. Also:

- Wer hat Lust Artikel zu schreiben?
  - Wer kann Hinweise für Inhalte geben?
  - Wer kann beim Layout helfen?
  - Wer mag bei der Distribution helfen?
- Neue Ideen sind willkommen!

**Wir wünschen euch, liebe Mitglieder, viel Freude beim Lesen dieser ersten Ausgabe!**



*Martin Horstbrink  
1. Vorsitzender  
GfK-Klassiker e.V.*

# LIEBE SEGEL- UND KLASSIKERFREUNDE

Mit den GfK-News betreten wir Neuland in der Hoffnung, dadurch zu einer intensiveren Kommunikation zwischen unseren weit verstreuten Mitgliedern zu gelangen. Daher bitte ich Euch, diese Arbeit mit Anregungen, Artikeln und Kommentaren zu unterstützen.

**I**n unserem Titelthema widmen wir uns der Frage, was einen GfK-Klassiker ausmacht und was bei der Wertermittlung zu berücksichtigen ist. Weitere Rubriken beinhalten Berichte über die Vorstandsarbeit, die GfK-Classics, Boots- und Törnberichte, Buchkritiken, Leserbriefe und einiges mehr. Zukünftig sind auch Themen wie Technik, Historisches und anderes angedacht. Vielleicht gibt es auch von Eurer Seite die eine oder andere Idee.

Schon jetzt möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die mir Berichte, Artikel und Fotos zugesandt haben. Leider sind einige davon zu lang, um in den GfK-News aufgenommen zu werden. Vielleicht ist es zukünftig möglich, eine Kurzfassung

abzudrucken mit dem Hinweis auf die Langfassung in unserem Internet-Portal.

Erfreulicherweise haben sich auch einige Mitglieder bereit erklärt, in der Redaktion mitzuarbeiten. Das habe ich bei dieser Ausgabe leider in viel zu geringem Umfang in Anspruch genommen. Ich werde an mir arbeiten und gelobe Besserung.

**Abschließend wünsche ich allen Lesern viel Spaß bei der Lektüre und vor allem einen herrlichen Segelsommer mit vielen schönen Erfahrungen und Erlebnissen**



*Michael Plenge  
Redaktion GfK-News*



GfK-Klassikertreffen  
in Maasholm

## Geschäftsführender Verbandsvorstand

### 1. Vorsitzender:

Martin Horstbrink  
Tel.: 0176-483 26 477  
e-mail: martin@gfk-klassiker.de

### 1. stellv. Vorsitzender:

Conny Kästner  
Tel.: 0171-810 80 17  
e-mail: c.kaestner@dcs-express.de

### 2. stellv. Vorsitzender:

Karsten Dreyer  
Tel.: 0176-103 09 415  
e-mail: KarstenD@gfk-klassiker.de

### Schatzmeister:

Claus Bahr  
Tel.: 0170-321 45 49  
e-mail: c.bahr@bernd-clasen.de

### Schriftführer:

Klaus Lindner  
Tel.: 0171-706 10 82  
e-mail: K.Lindner@sad-rondeshagen.de

## Erweiterter Verbandsvorstand – Obleute der Arbeitskreise

**Technik:** Uwe Gräfer  
e-mail: UweGraefer@hanse-ing-buero.de

**GfK-Yachtregister:** Lasse Johannsen  
e-mail: lasse@gfk-klassiker.de

**Internet:** Karsten Dreyer  
e-mail: KarstenD@gfk-klassiker.de

**Öffentlichkeitsarbeit:** Ingo Hagemann  
e-mail: Ingo.Hagemann@gmx.de

**Veranstaltungen:** Beate Keil  
e-mail: atebkeil@aol.com

**Redaktion Verbandszeitschrift:** Michael Plenge  
e-mail: michael.plenge@gmx.de

## Ansprechpartner für die GfK-Classics

**Organisation, Sponsoring:** Martin Horstbrink  
e-mail: martin@gfk-klassiker.de

**Regatta:** Klaus Lindner, Joachim Bruhn  
k.lindner@sad-rondeshagen.de

**Aufbau, Musik etc.:** Beate Keil  
e-mail: atebkeil@aol.com

**Catering etc.:** Ingo Hagemann  
e-mail: Ingo.Hagemann@gmx.de

Es werden viele helfende Hände benötigt: Interessenten  
melden sich bitte bei den angegebenen Ansprechpartnern.

## Impressum

Herausgeber: GfK-Klassiker e.V.

Redaktion: Martin Horstbrink  
Conny Kästner  
Michael Plenge

Gestaltung: Sarah Bockholt  
Fotos: Mitglieder GfK-Klassiker e.V.

## Weitere Veranstaltungen

### Törn-Award:

Der Törn-Award wird seit 2014 jährlich an ein Mitglied des GfK-Klassiker Vereins vergeben. An der Wahl können sich alle Mitglieder beteiligen. Prämiert wird der Reisebericht, der den meisten Mitgliedern gefällt. Grundsätzlich kommt es weniger auf den Schwierigkeitsgrad bzw. die Länge des Törns an sondern auf eine interessante und lebhaft Beschreibung der Reise.



Törn-Award Pokal mit Martin und Karsten

10 Jahre  
GfK-Klassiker in  
Eckernförde



Abendstimmung über  
Karrebaeksmünde

## Foto-Wettbewerb:

Mit der 1. Ausgabe unserer Mitgliederzeitung möchte die Redaktion einen jährlichen Fotowettbewerb ins Leben rufen.

Nehmt Eure Kamera mit an Bord und schickt uns Eure besten Fotos dieser Saison! Das Thema von 2019 ist „...vor dem Wind!“ Eine gemütliche „vor dem Wind Situation“ gibt Zeit und Muße, ein geeignetes Motiv zu finden, zu m Beispiel der Blick durch

das Cockpit in silbrig schillerndes Kielwasser, oder der Blick ins Vorsegel gegen das letzte Abendlicht, mit der Silhouette des Zielhafens am Horizont.

Wir freuen uns auf interessante, spannende Einsendungen bis zum 31.10.2019!

Schickt uns Eure (bis zu drei) Beiträge als jpg in höchstmöglicher Auflösung an: foto@gfk-klassiker.de.

## Verbands- termine 2019

**23. März 2019**  
Mitgliederversammlung

**23. März 2019**  
Winterstammtisch in Hamburg

**01. Mai 2019**  
Ansegeln Region Schlei

**01.-02. Juni 2019**  
GfK-Klassikertreffen  
Baltic Ost auf Usedom

**08.-10. Juni 2019 (Pfingsten)**  
GfK-Klassiker Treffen  
Baltic West in Bagenkop

**06.-08. September 2019**  
GfK-Classics in Maasholm

**03. Oktober 2019**  
Absegeln Region Schlei

**Ende Oktober /  
Anf. November 2019**  
Barkassenfahrt auf der  
Elbe in Hamburg

**10. November 2019**  
GfK-Klassiker Teilnahme an der  
Takel und Tüdel in Kiel

Beim Versand der digitalen Fotos bitte folgende Punkte beachten:

1. Digitale Fotos bitte ausschließlich in höchst-möglicher Auflösung ver-senden.
2. Als Dateibezeichnung wählt bitte Euren Namen.

Die Fotos werden durch eine kompetente Jury prämiert, und es winken für die Plätze 1 – 5 wertvolle Buchpreise.

Die prämierten Fotos werden auf **www.gfk-Klassiker.de** und in den „GfK-News“ vorgestellt.

# BERICHT ÜBER DIE MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES GFK-KLASSIKER e.V.

Am 23. März 2019 fand die Mitgliederversammlung der GFK-Klassiker statt – wieder durften wir die Gastfreundschaft von Ursel und Werner Schlieker und der SK Hansa genießen.

Es waren immerhin 11 von 18 ordentlichen Mitgliedern erschienen sowie 10 Fördermitglieder als Gäste, und so haben wir uns traditionell vorab bei selbstgebackenem Kuchen und gutem Kaffee mental auf die Sitzung vorbereitet.

Pünktlich um 16.00 Uhr eröffnete Martin Horstbrink als Vorsitzender die Mitgliederversammlung 2019 und begrüßte die Anwesenden.

Conny Kästner als 1. stellvertretender Vorsitzender berichtete anschließend über die Tätigkeit des Vorstands in 2018, die sich wieder in erster Linie mit der Organisation des Vereins sowie der Administration und der Aufgabenverteilung befasste.

Weiter berichtete Conny über die durchgeführten Aktivitäten.

Das fing an am ersten Juni-Wochenende mit der **Baltic-West**, dem GFK-Klassiker-Treffen in Bagenkop. Leider ist die Beteiligung gering – vielleicht ist doch vielen gestandenen Seglern der Weg über die frühlommerliche Ostsee zu weit und zu anstrengend? Im Vorstand wurden deswegen bereits Überlegungen für einen Ortswechsel nach Eckernförde angestellt, allerdings auch – zumindest vorerst - wieder verworfen.

Zeitlich folgte die beliebte **Baltic-Ost** in Krummin. Unser Mitglied Ralf Nehm berichtet regelmäßig über dieses von ihm organisierte Event auf der Homepage.

Es war versucht worden, mit der

**Baltic-Süd** in Niendorf ein Treffen in der Lübecker Bucht zu etablieren. Leider hat es nur einmal stattgefunden - trotz guter, angenehmer Atmosphäre und schöner Umgebung war die Resonanz im Folgejahr nahe Null.

Zu einem richtigen Highlight entwickelt hat sich dagegen das herbstliche „Absegeln“ im Hamburger Hafen in Gestalt einer **Barkassenfahrt**. Fast jeder bringt etwas Selbstgebackenes mit, Kaffee wird gestellt und der Abend klingt mit einem gemeinsamen Essen in einem urgemütlichen Lokal aus.

Ein immer wiederkehrender Diskussionspunkt im Vorstand sind die absolvierten und die möglichen Messeauftritte. Große Messen sind wegen ihrer Dauer und dem damit verbundenen Personaleinsatz von unserem Verein nicht zu stemmen. So kommen nur die regionalen kleineren Messen in Frage. Hierzu ist Folgendes zu sagen:

Die **BoatFit** war seinerzeit in Bremen recht erfolgreich, ist aber in die Hanseboot integriert worden und hat sich somit in Luft aufgelöst. Hinzu kam, dass der Messeauftritt bei der Hanseboot mit 1.500 EUR für uns zu teuer war.

Die **Klarschiff-Bremerhaven** soll die BoatFit ersetzen, ist aber nach Meinung von Joachim Bruhn, der die Messe besucht hat, für uns (noch) kein Ersatz für die BoatFit.

Die im Herbst in Kiel von unserem Mitglied Beate Keil organisierte **Takel und Tüdel** scheint derzeit in Norddeutschland die einzige Messe zu sein, die für GFK-Klassiker interessant ist. Wir werden uns auch in diesem Jahr dort präsentieren.

Die „**Takel & Tüdel**“ in Kiel findet am **10. November 2019** statt.

Auch das „Wie“ einer **Messepräsentation** wird immer wieder im Vorstand diskutiert.

Insgesamt muss der Auftritt des

Vereins bei Messen und anderen Veranstaltungen überarbeitet werden. Um mehr Aufmerksamkeit auf uns zu ziehen, könnten wir mit einem eigenen kleinen trailerbaren GFK-Klassiker dort auftreten oder einem entsprechend bemalten Kastenanhänger, in denen auch die Ausrüstung transportiert werden könnte. Eine weitere Möglichkeit wäre ein Auftritt mit einem entsprechend bemalten indischen Tuk Tuk. Das Wichtigste aber ist, dass alle Ideen auch finanzierbar sein müssen.

Unser **Archiv** ist digitalisiert und wird sukzessive auf der Homepage veröffentlicht.

Auch der Gedanke an **eigene Club-Räume** treibt den Vorstand immer wieder um. Nach wie vor wird eruiert, ob sich im Zuge des Projekts „Umwidmung des Geländes des ehemaligen British Kiel Yacht Clubs“, traumhaft gelegen in Friedrichsort bei Kiel, Möglichkeiten ergeben, dort Unterschlupf zu finden. Auch hier gilt, die Ideen müssen finanzierbar sein.

Zum Thema **Öffentlichkeitsarbeit** berichtet Conny, dass die Präsenz in der Yacht ok ist, die Nennung der GFK-Klassiker aber überwiegend im Zusammenhang mit den ModernClassics erfolgt. Die Yacht wird auch nicht mehr als Exklusiv-Partner angesehen.

Der Ostseeskipper mit Portraits von GFK-Klassikern erscheint 2-mal im Jahr. Die Mitglieder sind aufgerufen, kurze Beiträge über Ihre Boote zu liefern, die dann ggf. veröffentlicht werden können.

Ab 2019 soll 2-mal im Jahr eine eigene Mitgliederzeitschrift, die GFK-News, erscheinen.

Unsere **Website** verzeichnet ca. 1.300 Klicks in der Woche und auch die Auftritte bei Facebook sind zufriedenstellend.

Ein Sorgenkind für den Vorstand

war die Entwicklung der **Modern-Classics**.

Martins Idee war mit der Zeit zu groß geworden, um sie noch mit freiwilligen Helfern bewältigen zu können. So hat der Verlag Delius Klasing die Veranstaltung ab 2013 übernommen und sie professionalisiert. Das lief gut bis Februar 2018, als ein großer Sponsor ausstieg. Es gab daraufhin ein Treffen zwischen Delius Klasing und dem Verein mit der Bitte um „moralische“ Unterstützung. Die Folge war, dass der Verein bei den ModernClassics 2018 rund 50 % der teilnehmenden Boote stellte, diese Tatsache aber wenig bis keine Anerkennung fand.

Bei einem erneuten Treffen von Vorstand und Delius Klasing wurde mitgeteilt, dass auch der letzte Sponsor abgesprungen sei und der Verlag die ModernClassics 2019 erst einmal aussetzen wolle. Daraufhin hat der Vorstand beschlossen, diese Urzelle der GFK-Klassiker als GFK-Classics 2019 wieder auf freiwilliger Basis in Eigenregie durchzuführen.

Zufriedenstellend ist auch die **Entwicklung der Mitgliederzahl** auf jetzt 173.

Weiter ging es dann mit den **Finanzen**. In Abwesenheit unseres Schatzmeisters verlas Martin Horstbrink den Bericht des Schatzmeisters und Michael Plenge erstattete den Bericht der Kassenprüfer. Die Kassenprüfer empfahlen die Entlastung des Schatzmeisters.

Im nächsten Tagesordnungspunkt ging es um den **Nachtragshaushalt** für das Jahr **2019**, der mit der Einladung zur MV verschickt worden war. Der Nachtragshaushalt für das Jahr 2019 wurde in der vorliegenden Fassung (Stand 22.02.2019) einstimmig genehmigt.

Martin wies allerdings darauf hin, dass die Aufwendungen für die Durchführung der GFK-Classics mit geschätzt 8.000 EUR noch in den Haushaltsplan eingepreist werden müssten und der Verein außerdem eine Haftpflichtversicherung benötige, die auch das Ausrichten von Veranstaltungen mit abdeckt.

Zur Festsetzung der **Mitgliedsbeiträge** und der **Aufnahmegebühr** für das Geschäftsjahr **2020** hat die

Mitgliederversammlung einstimmig beschlossen, diese für 2020 unverändert zu belassen.

Mit der Einladung zur Mitgliederversammlung hatte der Vorstand den vorläufigen **Haushaltsplan für 2020** vorgelegt. Er wurde von der Mitgliederversammlung einstimmig genehmigt.

Im Anschluss daran erfolgte die **Entlastung von Vorstand und Rechnungsprüfer**.

Bei der anstehenden **Neuwahl des gesamten Vorstands und der Rechnungsprüfer** wurden Vorstand und Rechnungsprüfer erneut gewählt.

Da für viele Mitglieder der Unterschied zwischen Fördermitgliedschaft und ordentlicher Mitgliedschaft nicht offensichtlich ist (Fördermitglieder sind nicht stimmberechtigt!), und es auf der Homepage nur einen Button für Fördermitgliedschaft gibt, war im Vorstand überlegt worden, eine **Satzungsänderung zum Status „Fördermitglied“** anzustreben und Fördermitglieder per Vorstandsbeschluss zu ordentlichen Mitgliedern zu machen. Das hätte jedoch Auswirkungen auf die Beiträge gehabt.

Statt dessen wurde beschlossen, keine Satzungsänderung vorzunehmen, sondern den Unterschied zwischen Fördermitgliedschaft und ordentlicher Mitgliedschaft besser zu kommunizieren und die ordentliche Mitgliedschaft formlos „per Mausclick“ beantragen zu können. Direkt anschließend wurde von 8 Fördermitgliedern die ordentliche Mitgliedschaft beantragt.

Der nächste Punkt auf der Tagesordnung waren **geplante Aktivitäten** und die **Übernahme der „ModernClassics“** durch den Verein.

Über die geplanten Veranstaltungen für 2019 wurde z. T. bereits berichtet. Folgende Veranstaltungen sind fix:

- Treffen **Baltic-Ost** in Krummin am 01./02.06.2019.,
- Treffen **Baltic-West** in Bagenkop am Pfingst-Wochenende 08. - 10.06.2019,
- **Weser-Herbst-Regatta** am 07./08.09.2019 mit eigener GFK-Klassiker-Gruppe,

· **„GFK-Classics“** in Maasholm vom 06. – 08.09.2019. Hierfür werden noch Sponsoren gesucht.

· **Absegeln** in der Region **Schlei** am 03.10.2019,

· „Absegeln“ der GFK-Klassiker auf der **Barkassenfahrt** im Hamburger Hafen Ende Oktober / Anfang November,

Über die Entwicklung der Modern-Classics und die erneute Übernahme durch den Verein war ebenfalls bereits berichtet worden. Die Veranstaltung soll als GFK-Classics wieder von uns mit freiwilliger Hilfe in Maasholm durchgeführt werden.

Zu dem TOP **Verschiedenes** lagen 6 Anträge unseres Mitglieds Thomas Lepthin vor, von denen sich vier auf die Schiffsdatenbank bezogen, einer auf die Dominanz des Wasserzeichens bei den eingescannten Prospekten und einer auf den Mitgliederstatus.

Zum Thema **Schiffsdatenbank** erklärte Karsten Dreyer, dass die auf der alten Homepage erstellten Einträge nicht übernommen werden konnten und somit neu eingestellt werden müssten.

Thomas mahnte wie schon in der letzten Mitgliederversammlung an, dass die Boote „ehrlich“ beschrieben und nicht nur Prospektdateien eingetragen werden sollten. Dazu gehörten eben auch die Stärken und Schwächen der Boote, um ggf. Außenstehenden Hilfestellung geben zu können.

Thomas wird das Thema Schiffsdatenbank weiter kritisch begleiten und Karsten wird, sobald die Seite online ist, eine Rundmail versenden mit der dringenden Aufforderung, dort Beschreibungen der eigenen Schiffe mit einer entsprechenden Anzahl von aussagekräftigen Fotos einzustellen.

Da weitere Wortmeldungen nicht vorlagen, wurde die Sitzung kurz nach 19 Uhr geschlossen.

Der Abend klang aus mit einem hervorragenden Abendessen, das Ursel v. Bagen-Schlieker für uns vorbereitet hatte (vielen, vielen Dank für Deinen Einsatz, Ursel), und natürlich mit vielen interessanten und anregenden Gesprächen.

Klaus Lindner

# GFK CLASSICS 2019

Wie sicher den Meisten bekannt ist, wurde das jährliche Treffen der GFK-Klassiker - die ModernClassics in Maasholm-2006 von späteren Mitgliedern des Vereines GFK-Klassiker e.V. gegründet.

Als die Veranstaltung so weit gewachsen war, dass sie ehrenamtlich kaum noch zu „wuppen“ war, hat der Verlag Delius Klasing GmbH mit seiner Eventabteilung die Durchführung der Veranstaltung mit dem inzwischen fest etablierten Namen „ModernClassics“ übernommen.

Zeitgleich ist der Verein GFK-Klassiker e.V. aus dieser Bewegung hervorgegangen, um den bis dahin Aktiven eine Plattform für die Fortführung der

Arbeit zum Erhalt des Andenkens an klassische GFK Yachten zu bieten.

Der Vorstand wurde im Februar 2019 von der Delius Klasing GmbH darüber informiert, dass in diesem Jahr die ModernClassics 2019 mangels Sponsoren ausfallen.

Der Vorstand hat sich sofort entschlossen, dieses Treffen der GFK Klassiker in 2019 wieder in Eigenregie zu veranstalten, um Kontinuität zu schaffen, damit dieser inzwischen bei so vielen Seglern klassischer GFK



Regatta vor Maasholm

Yachten fest etablierte und beliebte Termin in 2019 weiterhin stattfinden kann.

Daraus sind nun – mit neuem Namen – die GFK-Classics 2019 geworden !

Vom 6. bis zum 8. September 2019 treffen sich die Liebhaber klassischer GFK Yachten in Maasholm an der Schlei zum Erfahrungsaustausch, einer Regatta rund um das Sperrgebiet Schönhagen, Open Ship, und einer Hafenparty mit Live Musik.... Es werden verschiedene Preise und Awards vergeben.

Nach den ClassicsOpen werden alle Teilnehmer wieder an der Bewertung der Yachten für den GFK-Classics-Award beteiligt sein.

Mit der Durchführung der GFK-Classics treten wir zurück zu den Wurzeln unserer Interessengemeinschaft. Wir haben schon jetzt großen Spass an der Planung des Treffens und freuen uns auf eine rege Teilnahme.

Nachdem die GFK-Klassiker seit ihrer Gründung beträchtlich gewachsen sind, haben wir auch die Ressourcen, die Veranstaltung in dieser Größenordnung durchzuführen.

Wir bitten alle Mitglieder um rege Teilnahme, und selbstverständlich sind auch alle Eigner und Segler von klassischen GFK Yachten, die (noch) nicht Mitglied der GFK Klassiker sind, herzlich Willkommen.

Näheres und Aktuelles findet ihr unter <https://www.gfk-klassiker.de/297/gfk-classics>, und melden könnt ihr ebenfalls auf unserer website unter: <https://www.gfk-klassiker.de/298/gfk-classics/programm>  
*Conny Kästner,*  
*Stv. Vorsitzender der GFK Klassiker eV*

# STIMMUNGEN AUS DEM VEREIN:

Mehr als alles andere sprechen die Meinungen der Teilnehmer und Mitglieder des Vereins für die Seele und den Sinn der ModernClassics und sind Ansporn für uns alle, den „Spirit“ der Veranstaltung in den GFK-Classics 2019 zu bewahren und weiter ausbauen.



Die Treffen sind immer wieder sehr schön. Selbst wenn das Wetter nicht mitspielt, ist die Stimmung super. Man trifft sich mit alten Freunden und lernt schnell neue Freunde kennen. Es werden Tipps und Tricks ausgetauscht, so dass jeder Segler gerne wiederkommt.

*Mario Möller*  
*SY „Kolibri“, Avance 24, Bj. 1976*

2007 hörten Ursi und ich von den Modern Classics. Das war ein Jahr, nachdem dieses Treffen geboren wurde. Sofort sind wir außerordentlich freundschaftlich aufgenommen worden, und heute ist es wie "ein nach Hause kommen", wenn wir am ersten Wochenende im September in Maasholm eintreffen.

*Ursi und Werner Schliecker*  
*SY Bellatrix, Swan 40, Bj. 1972*



2008 wollte ich endlich wieder Bootseigner werden und hörte das erste Mal von den Modern Classics in Maasholm und der Möglichkeit, im Rahmen des

Open-Ship dort auch Boote zu besichtigen. Diese Chance ließen wir uns nicht entgehen und wurden dort mit offenen Armen empfangen. Ein Jahr später habe ich dann zum ersten Mal mit unserer KAIPUU – einer Bianca 27 – an der Veranstaltung teilgenommen. Die familiäre Atmosphäre, die netten Gespräche unter Gleichgesinnten und der gemeinsame Segelspaß waren Grund genug, dass dieser Termin seitdem fest in unserem jährlichen Törnplan verankert ist.

*Karsten Dreyer*  
*SY KAIPUU, Bianca 27, Bj. 1975*



Im August 2006 las ich eine Ankündigung in der „Yacht“ von einer Veranstaltung für ältere Kunststoffschiffe in Maasholm. Der Gedanke, daran teilzunehmen, gefiel nicht nur mir, sondern auch meinem Freund und Miteigner

Michael – und seitdem ist unsere „Orplid“ mit einer Ausnahme in 2007 Stammgast bei den Modern-Classics.

*Klaus Lindner*  
*SY Orplid, Carter 30, Bj. 1978*

**GFK-CLASSICS**  
**Treffen klassischer GFK-Yachten 2019**  
 Freitag, 06.09.2019 bis  
 Sonntag 08.09.2019  
**Fischereihafen Maasholm**

FREITAG: Eintreffen der Yachten & Abendlicher Klönschnack  
 SAMSTAG: Geschwaderfahrt, GFK-Classics Race, GFK-Classics Open, Kaffee & Kuchen, Buffet im Netzschuppen, Hafenparty  
 SONNTAG: Frühstück, GFK-Classics Award-Vergabe und Prämierung

Anmeldung & Info unter [www.gfk-klassiker.de](http://www.gfk-klassiker.de)



# GFK-KLASSIKERTREFFEN BALTIC-OST 2018

Hallo, ich bin Klara und jedes Jahr werde ich gejagt.  
Lustige Entenjagd auf Usedom findet bald zum sechsten mal statt.

**D**arf ich mich vorstellen? Ich bin Klara. Ich kann prima schwimmen, bin leuchtend gelb und – nun ja – ich bin eine Ente. Schaut Euch nur mal das Foto an. Dort sieht man mich mit meinen beiden Kumpels. Und wir werden gejagt.



Klara und zwei Kumpel

Einmal im Jahr sind so etwa ein Dutzend Segelboote hinter uns her. Wir schwimmen dann in der Krumminer Wiek. Das ist eine wunderschöne Bucht auf der inneren Seite der Insel Usedom. Die Segelboote kommen vom Naturhafen Krummin. Der wiederum ist einer der schönsten und idyllischsten Häfen, die es in der Region gibt. Zum Glück sind wir nicht nur zu dritt. Ganz viele unserer Entenfreunde sind an diesem besonderen Tag mit uns draußen in der Wiek. Damit wir nicht einfach wegschwimmen, haben Ralf und Katja Nehm von der Segelschule Rückenwind in Wolgast lange Leinen mit schweren Steinen an uns befestigt, die uns wie Anker an Ort und Stelle halten. Da ankern wir Entchen also immer zu mehreren in einem Nest zusammen und warten darauf, dass die Menschen auf den Booten uns finden. Das sind keine gewöhnlichen Boote, sondern GFK-Klassiker – also Segelboote aus Glasfaserkunststoff, die schon vor Jahrzehnten entworfen

wurden. Sie finden uns immer, obwohl wir so klein sind. Sogar bei viel Wind und Wellen finden sie uns. Denn Ralf verrät allen, die bei der lustigen Regatta mitmachen, die GPS-Positionen unserer Nester. Dann segeln sie los und suchen uns.

Für uns ist das natürlich aufregend, wenn so riesige Boote auf uns zuschießen. Wir wollen ja nicht überfahren werden! Und wenn so ein Boot es dann geschafft hat und neben uns anhält, müssen die Menschen uns auch noch rausfischen. Das ist gar nicht so leicht, denn schließlich hängt ja der Stein an uns dran. Wer es mit einem Kescher versucht, wird staunen, wie schnell wir dort wieder heraus hüpfen. Auch mit dem Bootshaken ist es schwierig, da entkommen wir ganz leicht wieder. Doch die Menschen sind schon seit 2013 hinter uns her. Sechs Mal hat die Entenjagd des GFK-Klassiker-Vereins schon stattgefunden. Und da haben sie ganz schön dazugelernt und so ihre Methoden entwickelt, uns aus dem Wasser zu holen. Da gibt es pffiffige Leute, die mehrere Apfelpflücker zu einer Entenfischmaschine zusammengebaut haben. Andere haben einfach ihre Kinder ins Wasser springen lassen, und die haben sich dann einen von uns ausgesucht. Denn pro Nest darf immer nur eine Ente gefischt werden. Die Menschen bekommen für uns sogar Punkte. Wie viel wir wert sind, steht auf unserer Unterseite. Jetzt glaubt mal nur nicht, dass es bei der Entenregatta keine Dramen gibt. Im Gegenteil. Bei uns Entchen ist immer jede Menge los. Manchmal zum Beispiel erkrankt eine von uns. Das kann jeder sehen, denn das arme Entchen ist dann übersät mit roten Pusteln. Es gibt aber Hoffnung. Irgendwo in einem anderen Nest schwimmt eine Doktorente. Wenn das Boot, das die kranke Ente erwischt, auch den Doktor findet,



Punkteverteilung

gibt es ordentlich Pluspunkte. Wenn nicht, droht aber Punktabzug. Denn dann kann die kranke Ente alle anderen anstecken. Zum Glück hat es mich noch nie erwischt! Spannend wird es auch, wenn sich zwei von uns ineinander verlieben. Denn auch die schwimmen niemals im selben Nest. Die Menschen müssen sie erst zusammenbringen, damit sie glücklich werden. Ob das immer gelingt? Ich fürchte, da gibt es auch manchmal ganz schön Herzeleid.

Eines möchte ich am Ende noch verraten: Uns Entchen macht die lustige Regatta viel Spaß, und wir gehen auch 2020 wieder für Euch schwimmen. Und auch wir sind immer sehr gespannt, welches Boot gewinnt. Es ist nie das erste, das ins Ziel kommt!

Am Ende werden immer viele Leistungen belohnt, und es gibt reichlich Preise. Wollt ihr mitmachen? Dann schreibt einfach dem Ralf eine E-Mail.

Der Veranstaltungstermin wird im Frühjahr 2020 festgelegt.

Aktuelle Infos auf <http://www.bootsvermietung-rueckenwind.de/treffen-gfk-klassiker>



## VERLEIHE DEINEN TRÄUMEN SEGEL...

„Sturmgebräus und Meeresflüstern: Eckernförde - Anholt - Eckernförde“ ,

**S**o der Titel meines Törnberichtes 2017 - um genau zu sein unseres Törnberichtes, denn ohne unser schwimmendes Zuhause der Déjà Vu, einer Vindö 45, ohne meinem Skipper Reiner und Bordhund Linus, wäre dieser Törnbericht nicht entstanden. 4 aufmerksame Augen, eine ordentliche Portion Humor, die Wahrnehmung besonderer Momente und eine Prise Salz des Lebens machen meine Art des Schreibens vielleicht aus.

Ein Törnbericht, der so scheint es, bei vielen Lesern Gefallen gefunden hat und mit dem 1. Platz beim Törn-Award 2017 der GFK-Klassiker belohnt wurde.

In diesem Törnbericht habe ich unseren Traum verraten. Die Sehnsucht danach, ein bisschen länger als die für uns üblichen 3 Wochen auf

dem Meer zu sein. Wir wollen mehr Meer .... wir wollen einen ganzen Sommer ... wir wollen nach Schweden - nach Finnland??

Viele Diskussionen folgten, Träume, Ideen, wie macht man das? Wollen wir jetzt oder später? Wie sag ich's meinem Arbeitgeber, wie meinen Angestellten? Kann der Hund mit? Geht das überhaupt? Wenn nicht jetzt wann dann? Die Entscheidung war eigentlich längst gefallen. Und so begannen bereits im letzten Jahr die formellen Vorbereitungen.

Dank eines verständigen Arbeitgebers und fantastischen Kollegen, die meine Auszeit mittragen, habe ich nun 1 Monat Urlaub + 2 Monate Freistellung, Reiners Firma wird etwas umstrukturiert und so stand fest: Es geht wirklich los!!! Wir machen das!!! Und zwar genau jetzt!!

Wir verleihen unseren Träumen Segel!

Noch stecken wir mitten in den Törn-Vorbereitungen, vieles muss geregelt werden und letztendlich wissen wir, dass nicht alles planbar ist, schon gar nicht unter Segeln.

Wir lassen uns überraschen, werden aufmerksam Momente einfangen, Menschen und Ihre Geschichten kennenlernen, Wetter lesen, lecker Kochen und und und .... und natürlich schreiben.... Meine Idee, mich als Bloggerin auf dieser Reise zu versuchen, ist noch in den Kinderschuhen und bedarf noch einiger (leider) rechtlicher Recherchen - ansonsten lesen wir uns wieder - beim nächsten Törn-Award 2019 der GFK-Klassiker, versprochen!!!

Susanne Rahner und Rainer Pörksen

# GFK KLASSIKER TREFFEN IN BAGENKOP PFINGSTEN 2019

das eigentlich nicht stattfand, dafür aber gleich zweimal hintereinander

Segeln ist wie mit der Bahn fahren – es ist ungewiss, wann das Ziel der Reise erreicht wird. Im Unterschied zum Bahnfahren macht aber gerade dieses „eigentlich nicht planen können“ gelegentlich den Reiz des Segelns aus - sofern kein Termin ansteht, der einen zwingt, auf Deubel komm raus den heimatlichen Hafen zu erreichen.

Mein Plan sah zu Pfingsten vor, ruhige Tage in Mönkebude auf meinem Boot zu verbringen und bei moderatem Wind ein bisschen über's Stettiner Haff zu segeln, denn eigentlich bin ich überzeugte Schönwetterseglerin. Doch am Donnerstag kam eine Mail von Michael, der kurzfristig jemanden suchte, der mit ihm zum GFK-Klassiker Treffen in Bagenkop mitsegeln wollte. Dort hatten sich, so der Plan, elf klassische GFK-Yachten und ihre Crews am Pfingstsamstag zum Grillen verabredet. Da ich die Woche drauf sowieso beruflich in Hamburg zu tun hatte, rief ich Michael an und ging zwei Tage später an Bord der „Orplid“ in Kiel-Strande. Wir verstaute die Einkäufe und warfen nach Michael's Sicherheitseinweisung die Leinen los. Vor dem Hafen wimmelte es noch von Laserseglern, die bei dem auffrischenden Wind zu Dutzenden durcheinander düsten und uns Dickschiffsegler höflich vorbeiließen, selbst wenn sie Wegerecht hatten. Im Gegensatz zu dem holländischen Traditionssegler, der statt uns auszuweichen, denn „links bringt's“ und in Lee waren wir auch, noch ein weiteres Segel heißte und weiter Kurs direkt auf uns zuhielt, während sich einer der Schiffer an Deck wie Rumpelstilzchen gebärdete. Was er dabei rumbrüllte, haben wir bei dem Wind aber nicht verstanden.

Hinter dem Kieler Leuchtturm



lagen fünf, sechs große Schiffe auf Reede und weit und breit war kein weiteres Segelboot zu sehen, denn der Rumpelstilzchenholländer war nach Westen abgebogen und wir wollten ja mehr Richtung Norden. Wie gut, dass wir nur die Genua ausgerollt hatten, der Wind kam direktmang von achtern und legte noch ein bisschen drauf. Schaumkronen bauschten sich an den Wellenkämmen auf, Gischt flog und zwischendurch kräuselten wilde Böen das Wasser wie gecrashte Seide. Michael ließ mich machen und meinte nur gelassen, ich könnte ja mal versuchen, die Geige nicht abzureiten. Das sagt sich leicht dahin, wenn man sein Schiff in und auswendig kennt, tut sich aber schwer, wenn man das erste Mal an Bord eines unbekanntes Bootes ist. Auf dem Track der Reise lässt sich genau erkennen, wann wer gesteuert hat. Immer dann, wenn die schnurgerade Tracklinie sich in einen Slalom verwandelte, dann war ich an der Pinne. Es war also eine ziemliche Schaukelei. Nach knapp der Hälfte der Strecke guckten wir uns an. Ich fragte Michael, ob wir vielleicht die Genua ein bisschen... einrollen könnten, ergänzte Michael. Gedacht, gesagt, getan, von nun an war der Gang zur Bordtoilette zwar immer noch eine zirkusreife Turnübung, aber immerhin möglich, und anschließend gab es Apfel, Schnittchen und Kekse.

Gerefft segelte es sich um einiges

angenehmer, trotzdem stieg von achtern eine Welle ins Cockpit ein, was Michael bis dahin noch nie auf der „Orplid“ erlebt hat. Kurz darauf waren wir in der Landabdeckung von Langeland und machten wie vereinbart am T-Steg in Bagenkop fest.

Zwei Boxen weiter lagen Monika und Jens mit „Nordstern“ und Marcel und Arne mit „Aeolos“. Und gegenüber gleich hinter der Einfahrt, wo die großen Yachten einen Platz finden, das schönste Schiff im Hafen, die „Diotima“ von Romy, Margreet und Georg, die sich den GFK-Klassikern verbunden fühlen und bei den Classics in Maasholm dabei sein wollen. Der Rumpf ihrer dunkelblauen, 50 Jahre alten Yawl mit klassischen Linien ist zwar aus Aluminium, aber auf den ersten Blick ist das nicht zu erkennen. Wer guckt schon auf den Bauch, wenn obenrum alles tiptop gepflegt ist. In Zeiten und Zeichen von Diversity könnten wir daher diese oldfashion Lady in unserem Verein aufnehmen, oder?

Die Seekrankheit hatte mich glücklicherweise erneut verschont, dafür wankte ich die erste halbe Stunde landkrank über den Steg. Und wo war eigentlich unser Empfangskomitee? Und wo die Kohle zum Grillen? Und wer würde sich am nächsten Morgen um die Brötchen kümmern? Das GFK-Klassikertreffen war wegen Wind in Böen mit Bft. 8-9 abgesagt worden, erzählten uns die anderen. Nur hat diese Nachricht uns

erst am Ziel erreicht. Wir hielten also ein abgesagtes GFK-Klassikertreffen ab, was vermutlich nicht viel anders abläuft als ein nicht abgesagtes. Es wurde gegrillt und zu Abend gespeist. Kohle organisierten Marcel und Arne, die Brötchen fürs Frühstück am nächsten Morgen stiftete Georg. Ich schreibe „organisieren“ und „stiften“, weil wir vergessen haben, zu fragen, was wir an Kronen dazu beitragen können und verspreche hiermit, Euch im nächsten Hafen, in dem wir uns wieder begegnen, zu Kohlen und Brötchen einzuladen.

Am Pfingstsonntag strahlte die Sonne, dazu blies es erneut mit um die 30 Knoten, bis sich gegen Mittag der Wind auf die faule Haut und schlafen legte. Am Grillplatz wurde ein Altar improvisiert, ein Klavier aufgebaut und eine Pastorin hielt einen schlichten Gottesdienst ab, in dem es um das Zusammenkommen verschiedenster Menschen an Pfingsten geht. Was sehr gut zu einem Hafen passt, in dem wir alle verschieden sind, aus verschiedenen Ländern kommen und trotzdem verbindet uns etwas. Nicht unbedingt der Heilige Geist, aber die Freude am Segeln.

Am Nachmittag kam ein weiteres GFK-Klassiker Boot, Gaby und Volker mit ihrer Hanseat. Und weil das sozusagen ein zweites GFK-Klassikertreffen war, haben wir erneut gegrillt und es uns bei einem sensationellen Sonnenuntergang gut gehen lassen in Bagenkop. *Kerstin Römer*



...schon 1963 hat Harry Hallberg die Vorteile des GFK-Bootsbaues erkannt, und die P-28 erstmals mit einem GFK Rumpf gebaut

## WAS IST EIN (GFK-) KLASSIKER??

Der Begriff Klassiker ist im Deutschen ein Oberbegriff und als solcher unscharf. Er verdankt seine Existenz einer zeitlosen Grund- oder Designidee, und so könnte ein Klassiker eventuell auch nagelneu sein, sofern er (die Yacht) die Ideale einer zeitlosen Grund- oder Designidee erfüllt.

**D**as wirft die Frage auf, ob das Erreichen einer bestimmten Altersgrenze – z.B. 30 Jahre – ausreicht, um eine Yacht als Klassiker zu betrachten.

Hierbei ist zu beachten, dass die kulturhistorische und gesellschaftliche Bedeutung des Segelsports, und damit der klassischen Yachten ein weiteres wichtiges Kriterium darstellt, um eine Yacht als Klassiker zu betrachten.

Es ist also nicht nur der Respekt vor dem Alter, der ein altes Boot zur klassischen Yacht macht.

Auch die Qualität von Design/Konstruktion, und die kulturhistorische und gesellschaftliche Bedeutung oder Einordnung tragen dazu bei, dass eine Yacht von der Mehrheit der Betrachter als Klassiker angesehen wird.

Keine leichte Aufgabe, hier einen Kanon von Kriterien zu erarbeiten, der jedem Boot, und dessen Eigner gerecht werden kann. Liegt doch ein nicht geringer Teil dieser Kriterien im Geschmack des Betrachters und dem Zeitgeschmack, und es ist anzunehmen,

dass sich diese Kriterien mit dem Fortschreiten der Zeit (...und der Mode?) ändern können.

Das jedoch ist genau die Aufgabe, die der GFK-Klassiker e.V. sich gestellt haben, um die Kriterien zu definieren, die dazu dienen sollen, den Begriff ‚Klassiker‘ für GFK-Yachten anzuwenden.

### 1. Alter

Die ersten Kunststoffyachten (GFK) entstanden Ende der 50er Jahre. Diese erste Generation der GFK-Yachten hatte noch die typischen Linien von Holzbooten und greift die im Holzbootbau notwendigen Designideen auf. Die Linien im Holzbau mussten wegen Baustoffes Holz ‚straken‘, und konnten nicht willkürlich verändert werden. Die in diesen Bootsformen enthaltenen Vorstellungen und Kenntnisse, die sich im Laufe der Zeit bewährt haben, verstehen wir als klassisch. Diese Boote sind heute bis zu 65 Jahre alt.

Erst in den 70er Jahren erkannte man das ganze Potenzial der neuen

Bauweise. z.B. die extrem ausgebeulten Rümpfe der IOR-Rennyachten aus jener Zeit waren erst mit dem neuen Material GFK möglich. Gleichwohl war Seetüchtigkeit in diesen Jahren immer noch ein wichtiges Kriterium im Yachtbau.

Erst in den späten 80er Jahren – mit Entstehung der Großserienyachten – bekamen Kosteneffizienz und die Reduzierung des Materialeinsatzes eine größere Bedeutung. Dabei mag auch eine Rolle spielen, dass diese Werften dann zu Kapitalgesellschaften wurden, die niemandem mehr persönlich gehörten.

Die bisher von den GFK-Klassikern favorisierte Altersgrenze von 30 Jahren mag diesem Wechsel im GFK-Yachtbau Rechnung tragen, aber was ist in 10 Jahren.... Werden dann die heute weniger beachteten Großserienyachten altersbedingt trotzdem zu Klassikern ??

### 2. Design/Konstruktion

Die Linien und die Formensprache eines Entwurfes spielen natürlich eine

große -wenn auch recht subjektive - Rolle bei der Frage, ob eine Yacht als Klassiker empfunden wird. Werte, die ein Schiff über eine lange Zeit hinweg hervorheben, sind Ästhetik, Eleganz, Proportion, Bauqualität, aber auch Segeleigenschaften, Seetauglichkeit und Zuverlässigkeit.

Das Zusammentreffen dieser Werte lassen einen Entwurf über lange Zeit als Klassiker erscheinen. Dabei mag auch die - wahrscheinlich intuitive - Beachtung von Designprinzipien aus der klassischen Architektur, wie z.B. der goldene Schnitt oder die Proportionslehre, durch die Konstrukteure einen weiteren Beitrag leisten.

Der Rumpf der Segelyachten entwickelte sich aus den seetüchtigen Fischerbooten des 19. Jahrhunderts heraus, wegen des Bedürfnisses der Segler, ebenso seetüchtige Boote zu besitzen. Seetüchtigkeit und das damit verbundene dynamische Verhalten eines Bootes im Seegang sind zwar extrem komplexe Vorgänge, jedoch ist es kein Geheimnis, dass sich weiche - eben elegante und klassische Linien - vorteilhaft auf das Seeverhalten einer Yacht auswirken.

Insoweit werden klassische (GFK-) Yachten in der Regel auch als sicher und seetüchtig betrachtet.

### 3. Kulturhistorische Bedeutung

Wie jeder gestaltete Gegenstand unterliegen Yachten auch den Strömungen von Zeitgeist. Ebenso können technische Änderungen oder Fortschritte die Erscheinung von Booten beeinflussen. Hier seien insbesondere Vermessungsformeln, wie zum Beispiel die ‚International Offshore Rule‘ (IOR), genannt, die zu ihrer Zeit Anfang der 70er Jahre einen nicht unerheblichen Einfluss auf den Entwurf von Segelyachten hatte.

So wurden damals zum Beispiel die von IOR beeinflussten extrem ausgebeulten Rümpfe von Traditionalisten regelmäßig als inakzeptabel verunglimpft und werden doch heute als Klassiker gerühmt.

Auch technische Neuerungen können einen Entwurf, auf dem er erstmalig eingesetzt wurde, zu einer kulturhistorischen Bedeutung verhelfen, wie zum Beispiel die erstmalige Verwendung eines negativen Heckspiegels. Man spricht dann auch von ‚Meilensteinen‘



Willi Asmus' HANSEAT, ein typischer Vertreter der IOR Ara..... wie elegant die Rumpfform in das Heck ausläuft, kann man an dem Schattenverlauf auf dem Rumpf gut erkennen. Diese Linien straken - die Merkmale eines Klassikers.

im Yachtbau.

Oder ist der letzte Langkieler automatisch ein Kulturdenkmal ??

Bei der Betrachtung der Frage, wann es sich um einen GFK-Klassiker handelt, sei auch angemerkt, dass Segeln erst mit der Einführung serieller GFK Produktion zum Breitensport wurde. So kann auch die Stückzahl herangezogen werden, wobei die natürlich auch von der Größe des Bootes abhängt. Kleinere Yachten wurden häufiger gebaut, aber macht nicht auch die Seltenheit einen Entwurf zum Klassiker ???

Wir wollen hier kein Dogma aufstellen, wenn wir aber die Bewahrung von GFK Klassikern zur Aufgabe unserer Bewegung machen, dann kommen wir nicht daran vorbei, Richtlinien oder Anhaltspunkte zu definieren, wann es sich um einen GFK-Klassiker handelt, und wann nicht....

Diese Gedanken sollen als Diskussionsgrundlage dienen, denn nur im Diskurs mit unseren Mitgliedern werden wir diesem Ziel näher kommen.

Erste Reaktionen zu diesen Gedanken erschöpften sich in Hinweisen dieser oder jener Schiffstyp sei ja auch ein Klassiker.

Ist er ganz bestimmt !! ...aber sollten wir als GFK-Klassiker e.V. hier die Deutungshoheit haben, oder ist die Deutung, ob es sich um einen GFK Klassiker handelt oder nicht, eher ein fließender Prozess, der sich aus der kollektiven Meinungsbildung aller Mitglieder und anderer Interessierter bildet.

Tatsächlich werden wir - meist in Gestalt des Vorstandes oft gefragt: ...ist mein Schiff denn auch ein Klassiker ??

Wie zum Beispiel ein 470er ?? ... aber ja, der Entwurf stammt von 1963! Als eines der ersten Boote, die auch am Wind in Gleitfahrt kamen, erfüllt es auch den Tatbestand einer technischen

Neuerung, die hier zum ersten Mal zum Einsatz kam!

Wir freuen uns auf einen weiteren Dialog in dieser Sache, um unsere Sinne für die GFK-Klassiker weiter zu schärfen...

In diesem Sinne.....

Conny Kästner  
Stv. Vorsitzender der  
GFK Klassiker eV

### Kurs an der DSV-Akademie

**Der Verein plant in Zusammenarbeit mit dem DSV einen Kurs "Medizin an Bord" anzubieten.**

Der Kurs dient dazu Fahrtenseglern möglichst viel Praxis zu vermitteln, damit man sich im Ernstfall nicht scheu und mit einer Grund-sicherheit helfen kann. Hochgradig fachliche Theorie ist dabei sekundär und wird daher nur eingeschränkt Teil des Seminars sein.

Weitere Details werden noch abgestimmt, aber Ihr könnt hier Infos zu dem Kurs erfahren.

<https://akademie.dsv.org/course/25/37/38/1/16>

Ggf. findet der Kurs mit dem Kieler Yacht Club zusammen statt. Geplant ist der 9./10. November 2019.

**Anmeldung per E-Mail mit vollem Namen und Anschrift an [martin@gfk-klassiker.de](mailto:martin@gfk-klassiker.de)**

# WERTERMITTLUNG BEI GFK- KLASSIKERN

Nichts erscheint in Zeiten eines übervollen Gebrauchbootmarkts so problematisch und umstritten, wie die Frage nach dem „richtigen“ Preis oder Wert eines über 30 Jahre alten Gebrauchboots.

## Warum brauchen wir den Wert überhaupt?

Wenn man sich der Thematik systematisch nähert, sind es drei Situationen:

### 1 Kauf

Kurzgesagt will der Kaufinteressent aus wirtschaftlicher Vernunft nicht zuviel zahlen.

### 2 Verkauf

Spiegelbildlich zu 1 möchte der Verkäufer nicht zu wenig bekommen. Er will sein Boot im Regelfall nicht verschleudern.

### 3 Versicherung

Bei Kaskoversicherungen wird üblicherweise im Vertrag die feste Taxe vereinbart.

Das ist der Wert, der Grundlage einer Entschädigung z.B. beim Totalschaden ist. Ist sie zu niedrig gewählt, bekommt der Versicherte im Schadensfall zu wenig Geld, um sich ein gleichwertiges Boot zu besorgen. Ist sie zu hoch gewählt, zahlt er zuviel Prämie und die Versicherung freut sich. Der Totalschaden ist schließlich relativ selten. Spannend sind die Fälle mit Wertänderungen im Versicherungsverlauf: Der Wert sinkt üblicherweise, aber was ist mit umfangreichen Refit-Maßnahmen?

Für uns als Versicherungsnehmer gilt daher: Ab und an einen Blick in den Vertrag werfen und prüfen, ob die feste Taxe noch passt. Wenn nein, wende man sich an den Versicherer und verlange eine Anpassung!

Im Haftpflichtschadensfall ist der Wiederbeschaffungswert maßgeblich, also die Frage, was ein gleichartiges und –wertiges Boot kosten würde.

Damit sind die Sachverhalte umrissen, in denen Wertfragen für uns interessant werden.

## Methoden der Wertermittlung

Wie wird der Wert nun ermittelt? Als traditionsbewusster Klassikersegler kann man an die Beauftragung eines Gutachters denken, der ein Wertgutachten erstellt. Aber wie kommt der Gutachter zu seinem Ergebnis?

Anders als in anderen Bereichen des Lebens (z.B. beim Automobil) gibt es derzeit keine allgemein anerkannte oder gar verbindliche Methode zur Wertermittlung von Booten.

Viele Gutachter bewegen sich daher im Bereich des „Fühlens und Meinens“.

Entsprechend sind die Ergebnisse ihrer Arbeit oft umstritten. Arbeitet der Gutachter im Auftrag des Käufers, wird der Verkäufer immer den Eindruck haben, dass der Wert möglichst niedrig angesetzt wurde und umgekehrt. Natürlich gibt es auch Gutachter, die eine systematische und überprüfbare Wertermittlung vornehmen können.

Um sich das Geld für das Wertgutachten zu ersparen, könnte man auf die Idee kommen, in die Internetrecherche einzusteigen! Schließlich sind die einschlägigen Portale übervoll mit Angeboten und ein Vergleich der Preise könnte zu einer vernünftigen Wertermittlung führen. Doch Vorsicht, das Bild ist trügerisch!

- Sichtbar sind in den Inseraten die Angebotspreise. Diese spiegeln nicht den Wert, sondern die Erwartung des Verkäufers wider. Wer schon im Angebotstext kundtut, dass er „schweren Herzens“ verkauft, hat möglicherweise unrealistisch hohe Erwartungen.
- Wir erfahren selten, in welcher Verkaufssituation der Verkäufer sich befindet. Ist er unter Druck und muss schnell verkaufen? Oder

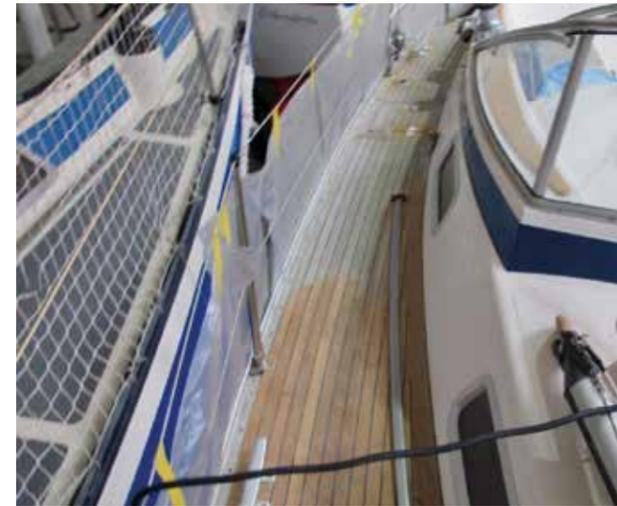
hat er reichlich Zeit und nutzt sein Boot noch fleißig? Oft dienen erfolglose Inserate in der Familie als Argumentationshilfe, warum das Boot nicht verkauft werden kann.

- Aus den Inseraten ist nicht ersichtlich, zu welchem Preis das Boot tatsächlich verkauft wird.
- Boote sind sehr individuell von Ausstattung und Zustand, daher hinkt der Vergleich zum eigenen Boot in der Regel.
- Auch das Revier spielt eine Rolle. Schiffe am Mittelmeer haben andere Preise, als in Nordeuropa.

Die Internetrecherche taugt also einigermaßen verlässlich nur als Indikator für die Marktsituation. Wenn bestimmte Schiffe oder Typen über Monate oder Jahre immer wieder angepriesen werden, ist entweder der Angebotspreis zu hoch und/oder das entsprechende Modell ist nicht nachgefragt.

Für jüngere Klassiker (ab Baujahr 1986 aufwärts) gibt es ein interessantes Angebot im Internet: das von uns entwickelte System ratemyboat zur online Wertermittlung. Bei diesem weltweit einzigartigen Programm wird ausgehend vom einstigen Neupreis und allen wertrelevanten Faktoren, die der Nutzer auf der Seite [www.ratemyboat.de](http://www.ratemyboat.de) eingibt, ein Wert ermittelt, der einer sachlichen Überprüfung standhält.

Bei Booten mit drei oder mehr Jahrzehnten im Kielwasser – also unseren geliebten Klassikern aus den 1960iger oder 70iger Jahren – ist diese praktische Methode jedoch nicht anwendbar. Das hat seinen einfachen Grund darin, dass bei einem derart alten Schiff maßgeblich der Zustand und die aktuelle Marktlage wertbestimmend sind. Der Zustand lässt sich



Zustand Decksbelag: Ein wichtiger Faktor bei der Wertermittlung



Motor: Auch bei guter Pflege nicht unbegrenzt haltbar

aber über eine „Selbstveranlagung“ online kaum seriös erfassen. Und damit sind wir beim Kern der Wertermittlung von Klassikern.

## Zustand, Ausrüstung und Marktlage

### • Zustand

Unter Zustand wird der technische Gesamtzustand und der Zustand einzelner Baugruppen verstanden. Auch der Pflegezustand spielt natürlich eine Rolle. Es ist zu differenzieren zwischen dem Zustand von leicht austauschbaren Teilen (z.B. Segeln, Instrumente, Motor) und Dingen, die nur schwer zu ändern sind (z.B. Rumpf/Deck oder Innenausbau). Entsprechend ist bei „den Zuständen“ auch unterschiedlich zu gewichten, um zu einem Gesamteindruck zu kommen.

### • Ausrüstung

Viele Yachten sind sehr üppig ausgestattet, andere eher nicht. Hier gilt es klarzustellen: Nicht alle getätigten Investitionen fließen übrigens voll in den Wert ein. Viele Eigner unterscheiden nicht zwischen werterhaltenden und -erhöhenden Investitionen. Ein neues Teakdeck macht z.B. nur eine geringe Werterhöhung aus, wenn das Boot vorher bereits über einen solchen Decksbelag verfügte. Auch ein neuer Motor ist eine feine Sache, erhöht

den Wert aber nur begrenzt, weil er z.B. kräftiger ist, als die Erstausrüstung oder geräuschärmer arbeitet. Werterhöhend wirkt in Nordeuropa eine funktionierende Heizung, während diese im Mittelmeerbereich eher entbehrlich erscheint. Einige Zubehörteile, die wir auf unseren Yachten installieren, mögen zwar teuer und für uns sinnvoll sein, wirken aber nicht zwangsläufig werterhöhend. Eine Windfahnen-Selbststeuerung ist z.B. für einen passionierten Einhandsegler auf Langfahrt ein „Muss“, der Buchtenbummler auf der Ostsee hat daran im Regelfall kein gesteigertes Interesse und wird nicht bereit sein, dafür mehr zu zahlen.

### • Marktlage

Hier kommt es darauf an, welchen Ruf der jeweilige Klassiker hat, wie bekannt er ist und natürlich wie gut er sich auch in gebrauchtem Zustand noch verkauft. Die Marktlage ist dynamisch und muss ständig neu ermittelt werden. So gibt es mittlerweile viele Klassiker, über die kaum Informationen zu finden sind. Hier wirkt unser Verein z.B. mit der Prospektatenbank gegen das Vergessen, was sinnvoll ist! Denn viele Kaufinteressenten orientieren sich bei ihrer Entscheidung an Bekanntem. Existiert die Werft noch, wird das

vielfach als gutes Zeichen gewertet und wirkt damit stabilisierend auf den Wert. Bei nicht mehr existenten Werften und Typen wird natürlich das Internet bemüht, aber wenn da nichts zu finden ist, hat der Verkäufer einen schweren Stand.

In die Marktlage fließen auch geänderte Anschauungen und das Freizeitverhalten ein. Während zur Bauzeit unserer Klassiker das Arbeiten mit Lack und Holz noch „normal“ war, wissen heute viele Interessenten damit nichts mehr anzufangen bzw. haben keine Zeit für Pflegemaßnahmen. Auch das Platzangebot ist ein Thema, das dem Wandel unterliegt.

Entgegen vernehmbaren Unkenrufen kann ich aus meiner Erfahrung berichten, dass gepflegte und gut erhaltene Klassiker immer noch auf Interesse stoßen und teilweise sehr solide Preise erzielen. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass wir es trotz einer schwierigen Marktlage mit einem vergleichsweise geringen Wertverlust über drei und mehr Jahrzehnte zu tun haben. Einige Boote erzielen nach dieser langen Zeit noch Preise, die etwa 50% des damaligen Neupreises betragen. Kein schlechter Kurs, wie ich finde!

Uwe Gräfer  
Sportboot Gutachter  
HIB Hanse Ingenieurbüro GmbH



## „NAVIGARE NECESSE EST“ ODER „SEEFAHRT TUT NOT“

Vergleicht man ganz unvoreingenommen die Freizeitmöglichkeiten und -angebote heutiger Tage mit denen der 70er und 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts, so stellt man fest, dass wir damals offensichtlich noch gar keine Ahnung davon hatten, wie wir eines fernen Tages in einer „Spaßgesellschaft“ leben würden.

**W**arum ich mir trotzdem eine in die Jahre gekommene, nach zeitgenössischen Werten langsame und unhandliche Segelyacht angelacht habe? Lest selbst.

Das Drama nahm seinen Auftakt, als ich nach ein paar Jahren Segelabstrenzung im Mai 2010 vernahm, dass sich mein guter Freund Thoralf ein Segelboot gekauft hatte, nichts Spektakuläres, nein, eine Maxi 77 aus den 70er Jahren. Ein feines kleines

seetüchtiges Boot, mit dem wir fortan immer mittwochs unsere Abendrunden in der Lübecker Bucht unternahmen. Die Krönung der Saison 2010 war ein Kurtörn mit vielen Höhepunkten, der uns im September 2010 nach Burgstaaken und Wismar führte.

Aus diesem Segeljahr entstand ein Freundeskreis, der durch Jochen vervollständigt wurde. Nun muss der geigte Leser wissen: Jochen hat ein Motorboot, segelt aber lieber, und durch diesen inneren Konflikt wurde

er zum idealen Mitsegler.

Da ich als waschechter Jung von der Küste, getauft mit Ostseewasser am Timmendorfer Strand, aufgewachsen in Kiel das Segeln lernte, wie andere Kinder das Laufen, dachte ich natürlich auch wieder einmal über ein eigenes Boot nach. Moderne „Konstruktionen“ a la Hanse, Dehler, Jeanneau und wie sie alle heißen, kamen für mich überhaupt nicht in Frage. Meine Familie hatte in den 70ern eine kleine feine Rennziege, Baujahr 1936,

leidenschaftlich gesegelt, gepflegt und auf unzähligen Urlaubs- und Kurtörns lieben gelernt. Ein kleiner Klassiker mit schlanken Formen und einem Yachtheck, wie sie heute völlig verpönt sind. Später segelten wir mit unserer Biga 24 rund Fünen, und unternahmen, nachdem mein Vater die Biga verkauft hatte, Charterreisen mit verschiedensten Bootstypen. Besonders in Erinnerung blieben mir unsere Touren mit einem Brandt-Möller-Folke im Roskilde-Fjord, sowie einige Charterreisen mit einer HR 29 ab Damp.

Meine Gedanken gingen daher in Richtung eines Klassikers wie etwa der Bianca 27, oder der GD 28, denn ich mag diese aus der Zeit gefallen schiffigen Formen, die andere Werte vermitteln als die modernen „Cruiser-racer“ oder „Performance-Cruiser“. Werte wie Seeverhalten, Kursstabilität, Schwerwettertauglichkeit oder hochwertiger Innenausbau, heute gerne als Mahagonischrankwand belächelt, sind mir einfach wichtig. Bitte versteht mich nicht falsch, auch die modernen Boote haben ihre Berechtigung, aber hübsch oder gar auf den ersten Blick als „Marke“ erkennbar sind die wenigsten. Das werden keine Boote, die für eine bestimmte Epoche stehen werden, keine Klassiker im Sinne einer Monsun, eines Hanseaten....

Doch ich schweife ab. Meine Überlegungen gingen also in Richtung eines Klassikers, der mit einem überschaubaren Arbeitsaufwand im Winter und einem nicht allzu großen Budget über das Jahr gesehen mir und meiner Familie die Möglichkeiten eröffnen sollte, die Freizeit auf dem Wasser zu verbringen. Ein Folke schied für mich aus, denn, wenn schon denn schon, dann ein Folke aus Holz, so meine Überlegung, und das wollte ich mir dann doch nicht antun. Meine Erinnerungen an die in den 70er auf kalten Winterlagerplätzen verbrachten Stunden mögen dabei eine Rolle gespielt haben.

Es war meine Frau, die an einem Sonntag im August 2014 auf einem der einschlägigen Internetportale auf diese Anzeige stieß: Hallberg Rassy – 35 Rasmus 30.000 € Das Boot befindet sich zurzeit im Winterlager in Neustadt-Holstein.

Ich rief spontan an und vernahm zwischen den Zeilen, dass es sich um einen „Notverkauf“ handeln musste. Der Vater sei vor zwei Jahren überraschend verstorben, die Mutter nicht in der Lage und er, der Verkäufer, außer Stande neben beruflichen Engagement und Studium das Boot angemessen zu pflegen und zu nutzen. Zudem sei das Teak-Stabdeck „fällig“ für eine Restaurierung, und auch dazu sehe man sich weder finanziell noch überhaupt in der Lage.

Ein Glücksfall oder eine Ruine? Dem mussten wir auf den Grund gehen und vereinbarten noch für die kommende Woche einen Besichtigungstermin.

Das Boot oder besser die Yacht machte vom Rumpf her sowohl unter als auch über Wasser einen für das Alter (Baujahr 1977) sehr guten Eindruck, im Gelcoat kaum Kratzer, unter Wasser kaum abgeplatzte Farbe, keine Havarieschäden, welche schlecht repariert bzw. schlecht kaschiert wurden.

An Deck im Cockpit überall ein guter zeitgemäßer Zustand, bis auf das Stabdeck, hier lösten sich einige Fugen komplett aus dem Deck, aber das war ja auch nicht verschwiegen worden. Doch dann kam der eigentliche Haken bei dieser Sache: Unter Deck sowohl in der Achterkabine als auch in Salon und Vorschiff ein beißender „Duft nach Muff und Schimmel“. Sämtliche Polster waren seit der Einlagerung an Bord geblieben, somit komplett verspackt, was im Übrigen für sämtliche Ausrüstungsgegenstände, Außenpolster, Fender, Leinen, Teppiche, Gardinen usw. zutraf.

Die Raumaufteilung, der Zustand des Innenausbaus, die handwerkliche Qualität waren jedoch über jeden Zweifel erhaben. Der Lack in gutem bis sehr gutem Zustand, keine Bastelecken, keine offensichtlich missglückten Umbauten oder herausgerissene Einrichtungsdetails, keine Bohr- oder Schraubenlöcher mithin ein weitgehender Originalzustand. Und Platz, knapp Stehhöhe vor der Spüle, Stehhöhe im Klo, gute Kojenmaße, eine gute Eignerkabine im Vorschiff, wahlweise auch in der Achterkabine.

Die Sache mussten wir ernsthaft überdenken, den Arbeitsaufwand

und die notwendigen Investitionen realistisch einschätzen und unbedingt mit Jochen und Thoralf eine weitere Besichtigung durchführen. Dabei kam Thoralf (von Beruf Tischlermeister) die Rolle zu, die notwendigen Arbeiten am Stabdeck zu beurteilen und Jochen sollte den Motor kritisch in Augenschein nehmen. Gesagt, getan. Nach einem vielversprechenden zweiten Termin, bei dem die verbliebene Schichtdicke des Stabdecks untersucht wurde, kam es zur Abgabe eines Kaufangebotes, welches wir so formulierten:

Wenn das Boot bei der Probefahrt schwimmt, der Motor läuft und die Segeleigenschaften uns zusagen, dann aber auch nur dann, wären wir bereit, das Boot für 25.000,- zu erwerben. Des Weiteren wäre zu klären, ob und wo das Winterlager samt Anhänger zu übernehmen wäre und wo wir einen Sommerliegeplatz bekommen würden. Am 05.09.2014 war es dann soweit, eine Probefahrt stand an und das Wetter, so wie auch mein Vater (inzwischen 82-jährig), spielten mit. Letzterer, nicht ohne den Kommentar „Junge Du bist ja verrückt“, worauf ich entgegnete „das sagt der Richtige“, was mein Vater mit einem breiten Grinsen quittierte. Letzten Endes war und ist er genauso verrückt wie sein Sohn!

Strahlender Sonnenschein, satte gleichmäßige 4-5 Windstärken aus Ost – Nordost und Temperaturen um die 23-25 °C machten diese Probefahrt zum reinsten Vergnügen. Der Nanni-Vierzylinder ließ sich zuverlässig starten, die Genua war stracks entrollt, und schon ging es mit 5-6 Knoten am Wind auf die Lübecker Bucht hinaus: Kurz gesagt, die Yacht zeigte sich von ihrer besten Seite, und als es auf dem Rückweg raumschots unter Genua und gesetztem Groß nach Neustadt ging, zeigte sich auf allen Gesichtern breites entspanntes Grinsen.

Ja das sollte sie sein „unsere Rasmus“ ein wirklich toller GfK Klassiker, Mutter, ach was sage ich, Großmutter aller Mittelcockpit-yachten und Schwester der festen Scheibe, dem Markenzeichen aus dem Hause HR.

Jens-Peter Keudel



## DIE RETTUNG EINER CONTEST 33

Für viele Segler sind die niederländischen Contest-Yachten zum Inbegriff des zuverlässigen Fahrtenbootes geworden. Die Contest 33 war zu Beginn der siebziger Jahre das Spitzenmodell der Werft.

...sehr seetüchtig! Immerhin waren Johannes Erdmann und Cati Trapp von 2014 bis 2016 mit ihrer CONTEST 33 „Maverick too“ auf Langfahrt.

**D**urch einen Facebook Post sind wir auf die „BALU“ aufmerksam geworden. Timo Waßmann hat die Contest 33 mit Namen „BALU“ (Baujahr 1971 und Baunummer 52) im Februar 2014 in Uetersen an der Pinnau gekauft. Es war Liebe auf den ersten Blick. Der gepflegte Mahagoni-Ausbau unter Deck vermittelte auf Anhieb eine schiffige Wohlgefühl-Atmosphäre.

Das Herz sagte „Nimm sie!“ Er schreibt hierzu: „Es wurden alle zugänglichen Kabel durch verzinnete Litzen ersetzt, sämtliche Lampen auf LED umgerüstet, ein neues Schaltpaneel installiert, und auch die 230 Volt Versorgung gibt es nun nicht mehr mittels Kabeltrommel. Druckwasser samt Warmwasser wurden ebenfalls nachgerüstet.“

2015 wollte ich eine Osmose Prophylaxe bei Peter Wrede Yachtlackierung in Neustadtdurchführen lassen, da die Contest bekannt für Osmose-Probleme ist.

Ein Anruf aus dem Büro riss mir dann den Boden unter den Füßen weg. Der Rumpf hätte schwere Osmose – so etwas hätte man bei

Wrede lange nicht mehr gesehen... !! Es wurde also aus der Prophylaxe eine Osmose-Sanierung. Die Jungs von Wrede haben aber einen echt klasse Job gemacht. Das Antifouling wurde so dick gespritzt, dass ich in 3 Jahren nicht einmal nachstreichen musste.“

Danach wurden inzwischen noch ein neues Lazy-Bag-System, eine neue Sprayhood und eine neue Vorsegel-Persenning - passend in blau – angeschafft, und seither sieht man die „BALU“ über, als auch unter Wasser aus wie aus dem Ei gepellt, und sie ist ein Hingucker in jedem Hafen, in der dänischen Südsee, auf ausgedehnten Reisen im Schärengbiet nördlich von Göteborg, und in diesem Jahr steht Rund Rügen, Bornholm und vielleicht auch ein bisschen die polnische Ostseeküste auf dem Törnplan.

Eine erfolgreiche Geschichte zur Rettung eines GFK Klassikers !! Wir freuen uns, die „BALU“ vielleicht auch auf den GFK-Classics 2019 in Maasholm zu begrüßen.....

Conny Kästner,  
Stv. Vorsitzender der GFK Klassiker e. V.



### Great Dane 28

#### Verkäufer:

Jürgen Illers  
Telefon: 0049 15126657630  
E-Mail: bj-illers@t-online.de



### Nordwind 32

#### Verkäufer:

Ina Hansen-Kern  
Telefon: 0170-7356428  
E-Mail: inahansenkern@web.de



### Hornet 33

#### Verkäufer:

Jörg Hobler  
Telefon: 04532 2747573  
E-Mail: joerg.hobler@web.de



### Segelyacht ALEGRIA Polywerft Konstanz

#### Verkäufer:

Robert Kaiser  
Telefon: 0177 7719200  
E-Mail: robert.kaiser@online.de

### Verkaufe CENTURION 32

#### Verkäufer:

Peter Kanje  
Telefon: 04402/82188  
oder 01714841415  
E-Mail: kanje@t-online.de



### TUR 80 - Albin Marine

#### Verkäufer:

Sven Schnabel  
Telefon: 0173-6133577  
E-Mail: tringa0502@t-online.de

Für weitere Informationen siehe unter: <https://www.gfk-klassiker.de/83/marktplatz/yacht-verkaufe>

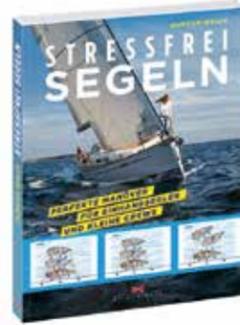
## „Stressfrei Segeln“ von Duncan Wells

Ein Buch von der anderen Seite des Kanals voller Tipps und Anregungen für kleine Crews und Einhandsegler. Denn irgendwann kommt der Tag, an dem jede/r sein Boot alleine segelt – oder segeln muss. Sei es freiwillig oder weil die Crew wegen Seekrankheit ausfällt, die Mitsegler kurzfristig den Törn absagen oder zurück zu ihrem Jobs müssen oder Freunde an Bord zu Gast sind, die (noch) keine Ahnung vom Segeln haben und die man ja nicht gleich beim ersten Segelausflug ihres Lebens für immer vom Boot vergraulen möchte.

Der Autor Duncan Wells hat seine seglerische Ausbildung vom Day Skipper bis zum Yachtmaster in England absolviert, die praxisorientierter abläuft, als die meisten hiesigen „SKS-Schein-in-einer-Woche-Kursen“. Das spürt man beim Lesen seines sowohl informativen als auch kurzweilig geschriebenen Buchs. Die Tipps sind mit Fotos und übersichtlichen Skizzen illustriert, dazu gibt es QR-Codes, die sich scannen lassen, um die jeweilig

beschriebenen Situationen auf Videos anzugucken. Darüber hinaus gibt es weiterführende Literaturhinweise, zum Beispiel zu Annie Hills, Eric Hiscocks, sowie Lin und Larry Pardey mit ihrem oft zitierten: „Go small, go simple, go now“.

Unter den sechs Yachten, die für die Illustrationen genutzt wurden, befinden sich moderne und ältere Boote zwischen 26 und 42 Fuß. Auf den insgesamt gut 150 Seiten finde ich auch nach der Lektüre von mehreren Regal-



Stressfrei segeln  
von Duncan Wells  
160 Seiten  
2. Auflage 2017  
Delius Klasing Verlag  
ISBN 978-3-667-10390-1  
EUR 22,00

metern Segelliteratur und dem Blättern in diversen Seglerbravos noch neue, bisher unbekannte Tipps, wie zum Beispiel Beiliegen unter Fallschirmtreibanker, bei aufländigem Wind den Rumpf mit dem Warpanker von der schrabbigen Kaimauer abhalten oder mit einem kleinen Dragonanker an diesen fiesen kurzen Fingerstegen ohne Klampen festmachen. Kerstin Römer

## DIE HAMBURGISCHE SCHULE DES LEBENS UND DER ARBEIT

Die GFK-Klassiker machen es sich unter anderem zur Aufgabe, Vergangenes – wie z.B. alte GFK Yachten – dem Vergessen zu entreißen. Dabei geht es auch darum, an die Talente und Fertigkeiten der Menschen zu erinnern, die diese Yachten gebaut, gesegelt und betreut haben.

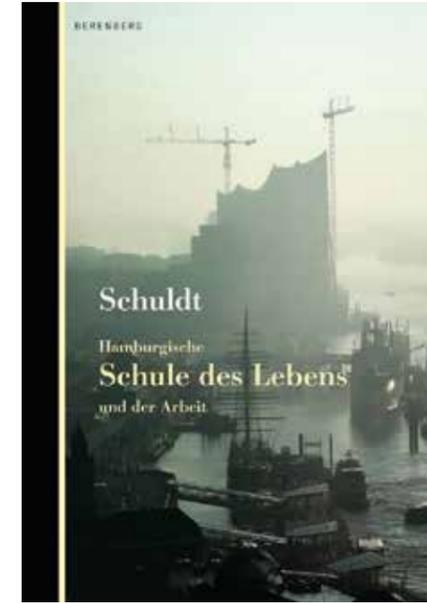
Hierzu hat Schuldt ein sehr lesenswertes Buch geschrieben, das sich am Beispiel des Hamburger Hafens dem Vergessen alter Werte, alter Berufe, alter Arbeit widmet.

...das Erschütternde ist, dass niemand wirklich Notiz davon nimmt, und dass es den Allermeisten zu mühsam ist sich mit ihrer Herkunft und Vergangenheit zu beschäftigen.

Schuldt, geboren 1941 in Hamburg, ist Spross einer hamburgischen Reederfamilie, ging bald zu fremden Völkern und Sprachen. Zugleich wurden die Künstler und Schriftsteller der Hitler-Emigration seine Universität. Er schrieb und veröffentlichte auf Deutsch, Englisch und Französisch, schuf in China wandgroße Bilder »aus Schriftzeichen und Verfall«. Nach Ausstellungen in New York, Shanghai und Moskau lebt er heute wieder in Hamburg.

Mit freundlicher Genehmigung des Verfassers hier eine Leseprobe:

„Wo die Vergangenheit verlorengeht, die Geschichte der Menschen, das Wissen von ihrer Arbeit, ihren Orten, ihren Worten, ihren Werkzeugen, ihren Broten, wo das verlorengeht durch Willkür und Dummheit, durch Eifer und Gier, oder durch Krieg, Eroberung, Unterdrückung, durch Vulkane, Meteore, reißende Meere, den Untergang von Gesellschaften, da wird der Mensch betäubt, wird



Schuldt  
Hamburgische Schule  
des Lebens und der Arbeit  
136 Seiten · Halbleinen  
fadengeheftet · 164 × 228 mm  
Frühjahr 2019  
ISBN 978-3-946334-51-4  
EUR 25,00

zur Eintagsfliege, weiß nicht mehr, wer er ist und wo er steht in der Welt.

Wo die Vergangenheit weggewischt wird, wie verschüttete Milch, wie etwas Ungehöriges, da ist es die Aufgabe der Dichter, Forscher und Historiker, die geschichtliche Dimension wieder herzustellen.“

„Das Abenteuer »Hafens« ist universell. Wasser, Schiffe und Handel. Das gab es in Schanghai, Antwerpen, Hongkong, Liverpool, Alexandria oder New Orleans, verzweigt auch in Basel, Duisburg, Budapest. Hier ist es Hamburg: Ein Kosmos aus hochspezialisierten Berufen, ausgetüftelten Werkzeugen, rätselhaft gewordenen Wörtern und Gegenständen, der einen Menschenschlag geprägt hat, Lebensformen, eine ganze Stadt – dargeboten in einem kulturhistorischen Zeitraffer. Man begreift, was die Menschen jahrhundertlang beherrscht haben. Dieses Buch bringt es zurück.

Zwei Seiten des Lebens schweift Schuldt wieder zusammen: die Welt der Arbeit mit ihren Gerätschaften und Praktiken, und die bürgerferne Welt der Arbeiter jenseits der Arbeit: Feierabend, verlässliche Kameradschaft, Aufkeimen eigener sozialer Strukturen, volkstümliche Sprache, Dialekt. Berichtet wird vom prallen Leben der Arbeiter und Matrosen, ihren Vergnügungen, den unwiederbringlichen Kneipen, von der mütter-

lichen »Fitzlaus«, von Chansonettenritten, Kakerlaken-Wettessen und einem Schiff voller Fliegerbomben. Und von der Zärtlichkeit, mit der gerade die ärmsten Teufel einander begegneten.“

Auch wir suchen mit unseren Booten immer wieder Häfen auf, und beobachten – fast unmerklich – die Veränderungen dort, die sich anschleichen, ohne dass wir sie wirklich gewünscht hätten.

Plötzlich riecht es nicht mehr nach Fisch und Teer in jenem Hafen, plötzlich kommt der – uns seit vielen Jahren bekannte – Hafenmeister nicht mehr längsseits, denn er wurde durch einen hochglänzenden nichtrostenden eisernen ‚Kollegen‘ ersetzt, und schwupp, ist die alte Weide, die hinten steuerbord das alte Hafenbecken geziert hat, gefällt, um einer Asphaltfläche zu weichen....

Lasst uns nicht vergessen!!! ...dies ist die Botschaft dieses Buches, das uns amüsant und unterhaltsam daran erinnert, dass Alles einen Ursprung, eine Herkunft hat.

Gelesen und empfohlen von:  
Conny Kästner,  
Stv. Vorsitzender der GFK Klassiker e.V.

**Es ist nie zu spät für Captain Reents.**

Qualität setzt sich durch!

**Captain Reents®**  
Yachtpflegeprodukte

[www.captainreents.com](http://www.captainreents.com)  
Bestell-Hotline +49(0)431-54 69 70 31

Oder fragen Sie den Händler Ihres Vertrauens

## Leserbrief an die Redaktion I

Ich komme noch einmal auf unsere letzte Mitgliederversammlung am 23.03.2019 zurück und möchte dazu noch einige Dinge beim Namen nennen.

Ich werde das Gefühl nicht los, dass die Thematik dieses Vereines wie auch meine damaligen Anträge nicht ernst genug genommen werden. Ich bat den Vorstand durch schriftlichen Antrag (!) eindringlich darum, dass die Vorstellung der eigenen Mitglieder-yachten zügig vonstatten geht, da unsere bisherigen Verlinkungen im Internet sonst hinfällig werden.

Zur Erklärung: In diversen Foren tauchte beispielsweise der Name unseres Vereines aufgrund der Rubrik „Yachten der Mitglieder“ auf, da dort Informationen abrufbar waren zu bestimmten Booten. Aufgrund meines damaligen Beitrages erhielt ich Emails und Anrufe, um sich über den von mir genannten Bootstyp mit mir auszutauschen.

Als ich den damaligen Beitrag zur „PANDORA INTERNATIONAL“ zusammenstellte, war mir noch nicht klar, worauf ich mich damit einließ. Während der Recherchen stieß ich auf immer mehr Informationen und Verlinkungen, die mich neugierig machten. So erfuhr ich, dass mindestens zehn verschiedene PANDORATypen existieren, die in diversen Ländern in Europa, Amerika, Australien und Asien zwischen 1962 und 1991 (z. T. auch noch heute) gebaut wurden.

Warum habe ich mir diese ganze Arbeit eigentlich angetan? Ich saß in meiner Freizeit viele Stunden am PC und ging diversen Spuren nach. Meine Neugierde wuchs immer weiter, denn hinter diesem Bootstyp stecken ja nicht nur viele Geschichten, sondern auch enorm viel – neudeutsch – „know how“ und „man power“. Das beginnt mit Ideen irgendwo am Biertresen, man sucht sich einen Konstrukteur und es entwickeln sich immer neue Strategien. In unserem Falle waren es die geistigen Ergüsse des genialen Konstrukteurs E.G. van de Stadt, der einfach aus einer von ihm gezeichneten und gebauten offenen Kieljolle (RANDMEER-Jolle) ein Kielschiff zeichnete (Prototyp TROTTER). Der weitere Verlauf der

Pandora-Historie(n) war sehr spannend zu recherchieren, und so suchte ich immer weiter. Mir machte diese vermeintliche „Arbeit“ viel Spaß, denn mich interessierten die Geschichten hinter dieser genialen Konstruktion, die ich heute noch mit viel Freude segele.

Warum erzähle ich das alles? Es muß 2007 gewesen sein, als ich einen Anruf von unserem heutigen Vorsitzenden Martin Horstbrink erhielt. Er fragte mich, ob ich mir vorstellen könnte, für diese (damalige) Interessengemeinschaft der GFK-Klassiker Yachten und Boote auf die Messen zu transportieren. Nach einiger Bedenkzeit stimmte ich dem zu, denn ich fand - und finde auch noch - die Idee, alte GFK-Yachten zu erhalten, schon sehr interessant. Damals war noch gar nicht absehbar, was der demographische Wandel in der GFK-Klassikerszene überhaupt anrichten wird. Mir schwebte nur vor, alten Kunststoffyachten ein Forum zu bieten und deren Werte (nicht nur die wirtschaftlichen) hochzuhalten. Heute und in den nächsten Jahren wird sich der Bootsmarkt allerdings noch viel tragischer entwickeln, denn er wird weiter kollabieren. So sollten wir alle damit rechnen, dass auch top erhaltene Boote entsorgt werden, weil der Nachwuchs bzw. die Interessenten fehlen.

Und nun komme ich zu den Mitgliedern dieses Vereines. Warum werden keine Fakten und Geschichten über den jeweiligen Bootstyp gesammelt, die sie auch segeln? Die bisherigen Beiträge enthalten – mit wenigen, erfreulichen Ausnahmen – nur Grunddaten der Schiffe, jedoch hat bisher keiner richtig recherchiert und z.B. eine Historie des Bootstypes (nicht des eigenen Bootes!) zusammengestellt. Die Details, wie ich mir das vorstellen könnte, könnt Ihr alle in meinen Anträgen nachlesen. Daher die Frage, warum dieses Desinteresse in dem Verein vorherrscht, der sich den Erhalt der alten GFK-Yachten zur Aufgabe gemacht hat?

Ich komme auch noch einmal

auf den Vorstand des Vereines zu sprechen. Wenn diese Thematik der Beliebigkeit untergeordnet wird, stelle ich aus gutem Grunde die Existenz des Vereines in Frage. Ich wurde nicht Mitglied, um an gastronomischen Events mit beigeordnetem Segeln teilzunehmen, sondern für mich war die Idee des Erhaltes klassischer GFK-Yachten laut Satzung und Homepage ausschlaggebend. Ich beantragte zur Mitgliederversammlung, dass die Mitglieder Stellung nehmen zu diesem Thema. Das wurde jedoch abgewürgt mit Hinweis auf das nachfolgende Essen und das dann auch eine Abstimmung stattfinden muss. Hierzu muss ich mich wohl nicht weiter äußern.

Ach ja, warum stellte ich meine Informationen in der Rubrik „Yachten der Mitglieder“ nicht ein? Meinen eigenen Beitrag kann ich nicht einstellen aufgrund der ausschließlich vorgegebenen Rubriken Abmessungen, Besegelung, Motorisierung, Ausrüstung. Wo soll ich nun den anderen Text unterbringen?

Eine genauere Beschreibung des Bootes mit Entwicklung, Konstruktion, Verbreitung, Kontakten, Hinweisen, etc. ist offensichtlich nicht gewünscht. Die Anzahl der Bilder ist von 6 (in Worten sechs!) auf immerhin 10 (in Worten zehn!) angestiegen, obwohl ich um mindestens 20 bat. Wie soll eigentlich ein Boot seriös mit Bildern vorgestellt werden? Jede Verkaufsannonce bei Ebay ist interessanter als dass, was bei uns auf der Seite zu sehen ist. Warum ist das alles so, obwohl wir das Thema ansprechen?

Ich würde mich freuen, wenn Mitglieder & Vorstand diesbezüglich die Ärmel aufkrepeln und die eigentlichen Aufgaben des Vereines angehen würden. Um an Veranstaltungen wie Regatten oder Grillungen teilzunehmen ist eine Mitgliedschaft für mich nicht notwendig. Denkt einmal darüber nach!

Thomas Leptihn

### Antwort von Conny Kästner für den Vorstand:

Dein Anliegen ist uns klar, und wir begrüßen Deine Sorge ausdrücklich. Gleichwohl scheint es mir so zu sein, dass Du eine falsche Vorstellung von unserer Arbeit, und - vor allem - unseren Möglichkeiten hast. Wir sind ein Verein, gegründet und betrieben von einer kleinen Gruppe von Idealisten, die es für erstrebenswert hält, die Erinnerung an - und den Erhalt von - klassischen GFK Yachten zur fördern. Wir möchten damit eine Lücke schließen, die der Freundeskreis klassischer Yachten programmatisch ausgegrenzt hat.

Der Verein hat inzwischen über 170 Mitglieder, jedoch arbeiten nur ein/zwei Hände voll aktiv und - vor allem - ehrenamtlich und in Ihrer Freizeit für diese Ziele. Wir alle haben einen Beruf, und auch jeder hat ein Schiff, um das er/sie sich kümmern muss.

Wir sind, wenn wir dann noch die notwendigen Dinge für den Verein erledigt haben, vielleicht nicht am Ende, aber müssen uns dann auch um unsere Familien kümmern.

Wir verstehen uns nicht als Dienst-

leistungszentrum für Mitglieder, oder andere Interessierte, und sind auch kein öffentlich oder von der Wirtschaft alimentierter Lobbyverein, der sich für die von Dir angeregten Leistungen z.B. einen Historiker leisten könnte.

Dies, und nichts Anderes, sind die Gründe, weshalb durchaus wichtige, und erstrebenswerte Aufgaben nicht sofort erledigt werden können....

Bitte bedenke auch, dass wir ein dezentral aufgestellter Verein sind, ohne Vereinsheim, und/oder einen anderen Treffpunkt. Deshalb ist es zwingend notwendig, soziale Treffpunkte zu schaffen, an denen sich Mitglieder zum Gedankenaustausch treffen können. Dies als gastronomische Entbehrlichkeit zu Lasten des Vereinszweckes zu disqualifizieren ist - milde gesagt - nicht angemessen!

Aber: ...wir leben (noch) in einem freien Land, und wem sozialer Kontakt unbehaglich ist, der mag dann nicht kommen. Ich bin inzwischen 65 Jahre alt und habe mein ganzes Leben erfahren, dass nur und ausschließlich aus persönlichem Kontakt etwas Gutes erwächst. Technokraten mögen das anders

sehen, aber ich habe auch noch keinen davon getroffen, der ein zufriedenes Gesicht macht.

Wenn Dir also unsere Arbeit nicht gefällt, bist Du herzlich eingeladen, uns bei unserer Arbeit unterstützen, und wenn ich mich recht erinnere, haben wir bei/nach der MV - mit Deiner Zustimmung - besprochen, dass Du die von Dir vermisste Aufgabe übernimmst.

Wir arbeiten hier alle eigenverantwortlich, ohne dass es einer Aufforderung bedarf. Du kannst also, die Ergebnisse Deiner Recherchen gern Karsten übermitteln, der diese dann - nach den technischen Möglichkeiten unsere Website - in die Website einpflegen wird.

So kannst Du auch eine Anregung formulieren, in der die Mitglieder gebeten/aufgefordert werden, ihre Boote zu beschreiben. Die wird dann gern mit unserem e-mail Verteiler den Mitgliedern zugestellt.

Ich hoffe, ich habe Deine Fragen ausreichend beantwortet, und wir freuen uns auf weitere Anregungen...

## Leserbrief II

die Idee einer "News Zeitung" finde ich sehr gut, da damit Informationen gut und gebündelt weitergegeben werden können.

Was ich allerdings nicht nachvollziehen kann ist, dass es viele Wochen nach der Hauptversammlung noch keinen offiziellen Bericht für die Mitglieder auf der Homepage gibt. Ich habe schon mehrmals nachgefragt, aber bisher leider keine entsprechende Auskunft erhalten.

Auch vermisse ich ein Forum, in dem Fragen und Antworten ausgetauscht werden können.

Als Beispiel möchte ich dir die

Hompagie der Kielzugvogel-Klassenvereinigung nennen, bei der ich als Regattasegler auch Mitglied bin. Oder habe ich das nur übersehen? Als "Revierneuling" an der Ostsee habe ich schon den Wunsch, sich auszutauschen und an der Erfahrung der Revierkenner teilhaben zu können. Das war auch ein wichtiges Argument, weshalb ich dem Verein beigetreten bin.

Mit besten Grüßen,

Bernhard

Maru 30 "Bavarian Blues,"

### Antwort des Vorstandes:

Nun, da hat Bernhard recht. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass unser Schriftführer gleich nach der MV länger verreist war, und dass wir alle ja im Ehrenamt in unserer Freizeit für den Verein arbeiten, und dass unsere freie Zeit besonders im Frühjahr durch die Arbeit an unseren Schiffen aufgewendet werden muss.... Wir bitten deshalb um Nachsicht, wenn es zu Verzögerungen kommt.

Conny Kästner

# GFK-SHOP

Weitere Informationen und Angebote findet Ihr auf unserer Internetseite im Mitgliederbereich.

<https://www.gfk-klassiker.de/254/mitgliederbereich/shop-clubjacken>

### GFK-Klassiker Midlayer Jacke

69.90 EUR  
Marinepool Midlayer Jacke mit GFK-Klassiker Logo



### GFK-Klassiker - Marinepool Club Jacke

99.90 EUR  
Marinepool Club Jacke mit GFK-Klassiker Logo



Flagge klein: 70 x 150 cm (alt)  
75 x 158 cm (neu)  
30,00 Euro

Flagge groß: 250 x 115 cm  
75,00 Euro

Flagge klein: Hochformat: 30,00 Euro

Wimpel:  
6,00 Euro  
15 x 38 cm



Stander:

85 x 30 cm (alt)  
90 x 35 cm (neu)  
12,00 Euro

Logbuch:

A4 Querformat  
14,00 Euro



# Zeit für ein Refit?

- ★ Spritzlackierung
- ★ Folierung
- ★ Polieren + Versiegeln
- ★ Osmosevorsorge/-sanierung
- ★ Sandstrahlen
- ★ Beschichten
- ★ Korrosionsschutz

[www.yachtlackierung.de](http://www.yachtlackierung.de) · Tel: 04103-91 72 0

Standorte: Neustadt · Hamburg · Kappeln · Greifswald





[www.gfk-klassiker.de](http://www.gfk-klassiker.de)

## Sponsoren der GFK-Classics 2019

