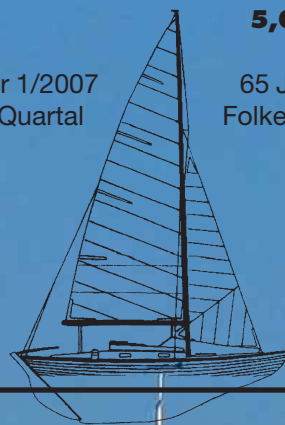


FOLKE**News**

Nummer 1/2007
1. Quartal

5,00 €

65 Jahre
Folkeboot



Törns: Saison mit F-G6 „Svea“ (Teil 1) und Trautes Südsee

Neue Tradition: 30 Jahre GFK

Regatta: Sessan-Pokal und viele mehr

Lernen von den Besten: Tipps vom Meister der Schlei



Nordic Folkboat

www.folkboat.dk



 **Folkebådcentralen a-s**
Grønlandsgade 10
DK-5300 Kerteminde
Tel. +45 65 32 32 32



Macht Euch klar für die Saison!

Wie in dieser entzückenden schwedischen Werftreklame von Stolp-Ekeby aus Vallentuna sieht es bei uns jetzt auch vielerorts aus. Sind unsere Boote auch schon so propper? Wenn nicht, dann aber in die Hände gespuckt! Das Wetter wird wärmer, bald geht es wieder loooooooooos!



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Auch wenn die eine oder der andere von Euch sich vielleicht um den Winter betrogen fühlt, kann man diesen milden Klimaverhältnissen durchaus etwas Positives abgewinnen. Niemand kann behaupten, er hätte zu wenig Zeit, um sein Boot für die kommende Saison vorzubereiten, weil das Wetter nicht mitspielt.

Die Jahreshauptversammlung ist kaum vorbei, da nähert sich die neue Saison wieder im Eiltempo. Was haben wir eigentlich in den letzten drei Monaten gemacht? Jahreszeitbedingt passiert in Sachen Folkebootsegeln zwischen November und März nicht viel. In Berlin wurde dieser Winterschlaf durch Helge Schröders berühmte Winterwanderung unterbrochen (56 Teilnehmer). Vielleicht gibt es ja ähnliche Veranstaltungen in den anderen Flotten. Unser Pressewart wird sich bestimmt

über einen entsprechenden Bericht freuen. Vor Saisonbeginn fand Anfang März in Lübeck eine Vorstandssitzung statt. Im Rahmen dieser Sitzung diskutierten wir über das Layout und den Inhalt unserer neuen Homepage. Nach Einarbeitung einiger Änderungsvorschläge und einer „Endkontrolle“ sind wir zuversichtlich, dass wir spätestens Mitte Mai mit dem, wie es in der Mediensprache genannt wird, neuen Format auf Sendung sind. In diesem Zusammenhang die Bitte an alle Mitglieder: Wenn Ihr die Möglichkeit habt, unterstützt unsere Öffentlichkeitsarbeit auch mit Videos, die wir auf unsere Homepage stellen können. Beachtet aber bitte die Urheberrechte.

Zum Thema Alumast: Im Rückblick auf die Jahreshauptversammlung (Folke News 4/2006) und Heino Haa-



ses Wunsch, seinen Alumast bei Regatten segeln zu dürfen, ist das Ergebnis in Abstimmung mit der NFIA: Der Aluminiummast darf gesegelt werden mit Ausnahme bei der Deutschen Meisterschaft, dem Goldpokal und der Kieler Woche.

Im Vorstand haben wir beschlossen, zwei Aluminiummasten zu kaufen, wenn möglich von verschiedenen Herstellern.

Walter Furthmann und Siegfried Busse stellen sich als Testsegler zur Verfügung. (Weitere Interessenten wenden sich bitte an unseren Sportwart.)

Die meisten unserer Mitglieder sind Fahrtensegler. Eine Tatsache, die sich aus den Berichten von den Aktivitäten und Veranstaltungen in den einzelnen Flotten nicht ohne weiteres ableiten lässt. Deshalb meine Bitte an alle Fahrtenseglerinnen und Fahrtensegler: Unterstützt uns in der Öffentlichkeitsarbeit mit Berichten, Diskussionsbeiträgen oder Verbesserungsvorschlägen, wie wir Eure Belange besser in die Darstellung der Deutschen Folkeboot Vereinigung einbinden können. Meine Kollegin, meine Kollegen und ich haben für konstruktive Beiträge ein offenes Ohr.

*Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen*



Trailer, starker Charakter, sportlich, ausdauernd und hart im Nehmen, sucht anspruchsvolles Schiff für gemeinsame Unternehmungen.

Zuschriften an ...

HARBECK Ihrem Boot zuliebe

Herrmann Harbeck, Fahrzeugbau GmbH

83329 Waging am See | 08681) 40 90, Fax 08681) 40 92 09

Werksniederlassungen:

5020 Salzburg, 0662 / 38 75 10 . 84709 München, 089 / 150 43 83 . 21031 Hamburg, 040 / 738 28 58



1977, das ist schon ganz hübsch lange her: Helmut Schmidt war Bundeskanzler, der „Schwarze September“ tobte seinen Terror in Deutschland aus (verantwortliche Täter haben mittlerweile zum Teil ihr „lebenslänglich“ schon abgesessen) - wer sich noch lebhaft an das Jahr erinnert, zählt heute auch schon nicht mehr zu den „Jungen“. In dem Jahr erklärte die Skandinavische Seglervereinigung das Kunststoff-Folkeboot für klassenkonform. Ein gewisser Erik Andreasen hatte in Dänemark eine Negativform von seinem schnellen Lindt-Holzfolkeboot „Tibbe“ abgenommen und bei LM Glasfiber AS Epoxidharz Schicht für Schicht mit Glasfasermatten in die Lan-

dungen und Kehlen dieser Klinkerrumpfform rollern lassen. Das GFK Folkeboot wurde geboren, heißt es oft.

Wirklich das erste? Nun ja, wie das so ist in der Geschichte der Entdeckung von Kontinenten: Meist war einer schon vorher da: Sven Svendsen, ein nach San Francisco ausgewanderter Landsmann und Berufskollege Erik Andreasens hatte das damals unter Folkebootseglern höchst umstrittene Verfahren in Amerika schon knapp zwei Jahre vorher durchgesetzt und ausprobiert, 1975. Das macht uns aber garnichts aus, wir nehmen einfach das Zulassungsjahr und feiern:

30 Jahre GFK Folkeboote



Wenn man praktisch die Vor- und Nachteile von Holz- und Gfk Booten abwägt, fragt man sich irgendwann, warum sich noch irgendwer die Mühe mit dem Holz antut. Der erste Präsident der NFIA, Andreas Christiansen, hat über 30 Jahre Folkeboot gesegelt, war Goldpokal Sieger 1973 und hat von Holz auf GFK und zurück zu Holz gewechselt. Warum? GFK Boote sind „pflegeleichter, geräumiger und gleich schnell“, erklärte er seinen ersten Wechsel. 20 Jahre später kehrte er zu einem Holzfolke zurück und verglich Schimmer, Lebendigkeit und Maserung von feinem Holz mit der „Haut einer schönen Frau“. Was macht da schon ein bisschen Schleif- und Lackarbeit?

Dies Beispiel erklärt den Unterschied besser als alle Theorie. Praktische, objektiv messbare Qualitäten und ästhetisch-emotionale Präferenzen lassen sich eben nicht gegeneinander aufrechnen. Vielleicht kann man sagen, wer sich auf den Regattasport konzentrieren will, kann sich nicht allzu sehr der Bootspflege verschreiben, und für wen die letztere ein wesentlicher Teil des Hobbys ist, der schert sich nicht um ein paar Arbeitsstunden mehr oder weniger. Die Polarisierung der „Hölzernen“ gegen die „Yoghurtbecher“ ist unangebracht. Man sagt heute einhellig, dass das Entstehen und Zulassen der GFK Version des Folkebootes Ende der 1970er Jahre den Fortbestand der Klasse als

aktiv sportliche internationale Einheitsklasse erst gewährleistet hat, insofern den Vätern des GFK Folke Dank gebührt und ein 30jähriges Jubiläum ein bemerkenswertes Datum ist.

Bis heute sind allein von Folkebootcentralen in Kerteminde ca. 1050 Boote in GFK gebaut worden, das sind über 20% aller jemals gebauten Folkeboote. 834 davon wurden von LM laminiert, bis die Firma sich auf den Windanlagenbau verlegte; 16 Rümpfe sind von Ge-Fa Plast, und alle weiteren aus Estland, von einer Tochter der Folkebootcentralen. Lysekil in Schweden baute etwa 35 GFK Rümpfe, bis sie in Schwierigkeiten geriet und die Formen eventuell hier und da nicht ganz lizenzkonform verwendet wurden. Insgesamt rechnet man mit etwa 50 GFK Rümpfen aus Schweden. Brand-Moeller, wiederum in Dänemark, baute gegenüber mehr als 550 hölzernen nur etwa 60 Glasfiber Boote. Svend Svendsens GFK Form in San Francisco ist insgesamt nur wenige Male abgenommen worden.

Die Tatsache, dass bei uns in Deutschland die GFK Boote zahlenmäßig sehr überwiegen, kann man trefflich interpretieren, sie ist aber nicht repräsentativ. Bis heute sind von etwa 4.700 jemals gebauten Booten

„nur“ etwa 1300 aus GFK. Bei den Neubauten dominieren die Kunststoffboote ganz klar. Ein neuer Trend mag aus ästhetischen Gründen zu sogenannten Kompositbauten gehen, das heißt GFK Rümpfe mit Holz Aus- und Aufbauten. Neubauten aus Vollholz sind schon selten, die „Alten Meister“ dennoch ausgebucht, und die Preise heute schon höher als Kunststoff.

Nicht zu übersehen ist nämlich ferner, dass die neuzeitliche Dominanz der GFK Technik zu einer Marktbereinigung, manche sagen gar „Monopolisierung“, beim Folkebootbau geführt hat. Vor 1976 waren hunderte von Firmen als Folkebootbauer registriert. Heute erfolgt die Registrierung bei der NFIA stellvertretend für den Skandinavischen Seglerverband. Bis 2009 hat die NFIA die zertifizierte Mutterform von Folkebootcentralen gepachtet, und Erik Andreasen hat das Verweigerungsrecht innerhalb Nordeuropas. Andreasen begründet dies mit Sorgen um die hohen Qualitätsstandards. Das somit gewährte Beinahe-Monopol endet jedoch am 1.1.2009. Dann fällt die Mutterform an die NFIA. Man kann allerdings vermuten, dass sich aufgrund geschaffener Produktionsvorteile eine Dominanz Andreasens fortsetzen wird.

mh



F-Ger 352 ist noch ein Holzfolke von Hovmark, somit sollte mein 353 eines der ersten oder das allererste GFK Folke in Deutschland sein. Wie es hierher kam, will ich Euch erzählen:

Es war Ende 1976 als ich eine Erbschaft ausgezahlt bekam. Am Ende meiner Zeit in der olympischen Tempestklasse gab es für die Zukunft nur ein Boot, das war das Folke. Hans Liebmann vermittelte mir den Kontakt zu Erik Andreasen, und so bestellte ich einen Ausbausatz mit Lieferung im März/April 1977. Doch leider war eine Schale von LM nicht mehr zu bekommen. Es mußte auf Fa. Ge-Fa, Holstebro, ausgewichen werden.

1977

... und wie das wahrscheinlich erste davon nach Deutschland kam

Da ich aber unbedingt weiter die Kieler Woche segeln wollte und Erik meinte die Boote sind von Ge-Fa genau so gut, war es mir auch egal.

Nun begann das Abenteuer. Vier Wochen bevor ich das Boot holen sollte, fuhr ich schon mal mit einem Kombi nach Kerteminde in eine Tischlerei. Jede Menge Holz, ein Haufen Holzpfropfen, zwei Flaschen braunen Kleber und sonst noch eine kleine Kiste mit Beschlägen. Keine Einbauanleitung oder so. Na gut, der ganze Kram mußte erst einmal dem Zoll vorgeführt werden, dieser machte sich nur eine Notiz und meinte, wir machen den Rest wenn das Boot über die Grenze kommt.

Im April war es dann soweit: das Boot stand abholbereit am Limfjord. Morgens um fünf ging es mit einem Kieslaster, jede Menge Kanthölzern, Dachlatten und Spanngurten los. In Apenrade gab es die erste Kiste mit Zubehör, dann in Velje die Wanten, die Winschen und noch eine Menge Drähte. Gegen elf Uhr waren wir am Ort. Das Boot hing in der Halle schon am Flaschenzug, und auch der Kieslaster passte darunter. Die Werftarbeiter halfen bei dem Bock und kurze Zeit später stand das Boot auf dem Laster. Doch als wir aus der Halle rauswollten, waren wir zwei cm zu hoch. Also Luft aus den Reifen. Wieder aufgepumpt ging es weiter zu Hovmark, den Mast, Baum und Ausbaumer holen. Es wurde langsam spät, wir fuhren die Nordseeroute zurück über Esbjerg, unter einem Tunnel hielten wir noch den ganzen Verkehr auf. Kurz vor der Grenze eine Vollbremsung und die Bugspitze war im Führerhaus. Es war dunkel als wir an der Zollstation ankamen. Sahen wir richtig? Da stand schon ein Folke an der Abfertigung. Es war Holli mit seinem Vater Heinrich aus Eckernförde. Sie hatten sich auch gerade eine Schale geholt.

Gegen 23 Uhr landeten wir in der KFZ Halle des Bundeswehrkrankenhauses in Kronshagen. Einen 2 t Kettenflaschenzug hatte ich an einem dicken Betonbalken montiert, und wieder waren es nur Millimeter, die wir Luft hatten, um den Laster raus zu bekommen. Ohne Anleitung begann nun der Ausbau. Da auch keine Schrauben mitgeliefert waren, mußte alles erst besorgt werden. Eine große Hilfe beim Ausbau war Hans Liebmann, der auf der anderen Straßenseite wohnt. Auch der Chefarzt half beim Ausbau und zog mit mir die Kielbolzen nach. Die Meldung zur Kieler Woche hatte ich inzwischen abgegeben. Acht Tage vorher ging es zu Wasser, keine Ahnung wie ein Folke getrimmt werden mußte. Also Mastfall wie auf dem Tempest, Wanten fest

und los ging es. KW Goldpokal und mehr als 60 Boote am Start. In Laboe im Hafen hatte ich manchmal schon Angst, das Boot würde absaufen, so viele Segler kamen neugierig an Bord. Die erste Wettfahrt: Kein guter Start aber an der Luvtonne Vierter, an der Raumtonne schon ein paar mehr, dann wieder aufgeholt aber wie furchtbar auf der Vorwindstrecke, links und rechts segelten sie vorbei. In Laboe angekommen wurde erst einmal wieder gedreht. Erst Erik dann Hans und auch Dieter drehte irgendwo.

Es wurde jetzt besser aber nicht auf der Kreuz. Irgendwie hatte ich das Gefühl, so einfach scheint dieses Boot doch nicht zu sein. Auch Achim Griese stellte auf der Schlei eine Woche später das Gleiche fest obwohl er bei viel Wind überragend einen ersten Platz ersegelte, war bei weniger Wind der Wurm drin. Als ich Bruno Splieth mal danach fragte, antwortete er nur, was verlangst du nach einem Jahr, fürs Folke braucht man mindestens vier bis fünf Jahre. 1982 hatte ich es denn auch langsam begriffen und landete in den nächsten Jahren auch oft unter den ersten zehn der Rangliste. Nun, nach 30 Jahren und mit fast 75, ist mein größter Wunsch, es möge noch einige Jahre geben, wo ich noch dabei sein kann. Ich hoffe es. Gedreht wird zwar immer noch, aber jetzt doch mit mehr Wissen, und der Spaß mit dem Boot ist noch wie vor 30 Jahren!

Fritz Lübke (F-Ger 353)

2007

Der Folkeboot Baum
aus ALUMINIUM

Exzellente Beschläge
verwindungsfest
biegesteif
leicht

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

FOLKE SPARS
by John Mast & HAASE SEGEL



Eine Saison mit „Svea“

**Teil 1: 205 sm im Sommer 2006
von Silvio Weiß**

Ich bin noch nie ein Frühaufsteher gewesen. Wenn's sich vermeiden ließ, fing der Tag halt später an und folglich hörte er dann auch später auf. Ob sich das nun mit der Segelsaison vergleichen lässt, ich weiß es nicht.

Ich weiß nur eins, unsere „Svea“ ist mal wieder sehr spät ins Wasser gekommen. Dieses Jahr, letztes Jahr und das Jahr davor. Dabei war dies' Jahr gar nicht soviel an „Ihr“ herumzubauen. „Meine neue Arbeitsstelle ist daran Schuld“, könnte ich jetzt sagen, aber wer ist nicht froh, in der heutigen Zeit einen guten Job zu haben, auch wenn er viel von der Freizeit wegschneidet.

Nun, unser Kahn kam 2006 erst Anfang August zum Schwimmen, und erst zwei Wochen drauf konnten wir in See stechen. Voll beladen mussten wir dann auch noch einen Tag warten, da der Wind sehr heftig geradewegs in den Hafen von Ribnitz-Dammgarten blies. Ich weiß nicht mal mehr die Windstärke, aber wir hatten Schwierigkeiten, festen Halt auf dem Steg zu finden. Zudem kam hinzu, dass ich einen unerfahrenen „Moses“ mit an Bord nahm. Er dachte anfänglich nur: „Wie und wann kann ich denn angeln?“. Von Motorrädern konnte er mir auch so einiges berichten.

Alleine zu segeln wäre ja auch nicht schlecht, aber dafür hätte man unseren Kahn umstrukturieren müssen, nämlich das Großsegel vom Cockpit aus setzen und einholen zu können. Da fehlte wiederum die Zeit. Außerdem macht solch Törn zu zweit immer mehr Laune.

Am nächsten Tag, war es dann umgekehrt, Sonne und kein Wind. Egal, ich wollte raus, was wir dann auch durch ein frühes Aufstehen erzwangen. Der Flautenschieber funktionierte nach zwei Jahren defekt sein endlich wieder und ließ uns, vorneweg gesagt, die ganze Saison nicht im Stich.

Als einziges Boot, außer einem Fischer, überquerten wir den Saaler- und die restlichen Bodden, bis zur Meiningenbrücke bei Zingst. Leider immer noch kein Wind, aber dafür massig Mücken.

Ziemlich zwei Stunden zu früh dort angekommen, stellten wir an der geöffneten Drehbrücke fest, dass sie eine Stunde früher als überall ausgeschrieben die Fahrt frei gab. Jedes Jahr haben wir Probleme mit der Öffnungszeit dieser Brücke. Ich glaube eine richtige Festlegung gibt es da wohl nicht. Empfehlung ist, kurz vorher, sprich einen Tag davor, telefonisch herauszubekommen wie die Brückenwärter und vor allem wann sie ihre Arbeit verrichten.



Was soll's, unerwartet hatten wir nun eine Stunde gewonnen und zu allem Glück kam auch ein leiser Hauch von Wind auf. So segelten wir bis in die Dämmerung nach Barth. Weiter kamen wir nicht.

Die Boddengewässer sind mit ihren stetigen Untiefen bei unserem Folketiefgang nicht zu unterschätzen, und wenn man dieses Revier nicht gut kennt, sollte man eine Nachtsegelei dort vermeiden. Trotz zweimaligem „Grundstückskauf“ (Aufsetzen) kann ich immer von einem tollen Segelrevier schwärmen, wenn man auch dort vielleicht lieber mit 'ner Hansajolle oder 'nem Jollenkreuzer fährt.

Am folgenden Tag wieder spiegelglatte See, also wieder den Quirl angeworfen. An Barhöft vorbei gedümpelt, bei nun leicht sich kräuselnder See die Segel gesetzt und ab dafür, endlich wieder ohne lästigen Lärm.

Nachmittags machten wir im Stadthafen von Stralsund fest, unweit der originalen und ersten „Gorch Fock“. Man kann sogar noch in russischen Lettern, überstrichen zwar, den Namen „Towarisch“ erkennen. Sie war ein Teil der Reparationen welche die Deutschen nach diesem schrecklichen Krieg an die Russen leisten mussten. Heute können die Russen sich dieses riesige Segelschiff nicht mehr leisten und gaben es wieder an Deutschland zurück. Zu welchem Preis, das weiß nur der Fuchs. Die Deutschen damals hatten das Schiff im Strelasund versenkt, nur die Masten waren noch zu sehen. Das hinderte die Russen nicht, sich dieses herrliche Souvenir mit nach Hause zu nehmen. Jetzt heißt das Vollschiß Gorch Fock I, weil es da ja noch eine Gorch Fock gibt, und kann täglich besichtigt werden. Ob damit das Geld zusammen kommt, es wieder vollends zu restaurieren, wage ich zu bezweifeln, aber man weiß ja nie. Ich weiche vom Thema ab...

Die Ziegelgrabenbrücke, Verbindung für Straße und Bahn zur Insel Rügen, war unser nächstes Hindernis. Aber die Öffnungszeiten dort stimmten wenigstens immer. Bis auf die Zeit um 21:20 Uhr, welche der Wärter den ganzen Sommer über ignorierte, so wusste uns ein einheimischer Segler zu berichten. Also 17:20 Uhr hindurch und sofort Segel gesetzt. Es hat gegen Abend ein wenig aufgefrischt, obwohl es doch abends meist abflaut. Ein Zeichen für mehr Wind? So hatten wir bis zur Dämmerung doch noch schönes Segeln. Eingelaufen sind wir dann bei völliger Dunkelheit in Stahlbrode.

Dadurch fiel uns auf, dass es ja schon früher dunkel wird, was für mich aber noch lange kein Saisonende bedeutet. Im Stahlbroder Hafen guckte uns ein alter Haudegen von Segler, wahrscheinlich seemännischer Ausbilder, mit Stielaugen auf die Finger, wie wir unsern Kahn vertäuen. Ließ auch einige Bemerkungen ab, von wegen Seemannschaft und so. Dem konnte ich mit Berliner Schnauze nur erwidern, dass mein „Moses“ das erste Mal mitfährt und ich ja wohl keine vier Hände habe. Beim Ablegen am nächsten Tag stellte sich gerade dieser Neunmalkluger selbst ein wenig glatt an. Er bekam seinen Palstek nicht auf und verlor auch noch eine unserer Heckkleinen vom Dalben.

Ein Schwell hat sich des Nachts im Hafen breit gemacht, der morgens immer noch drinnen war. Und die Wanten pfften auch in den Böen. Endlich Wind, dachte ich mir, wollte aber bloß nicht zuviel heraufbeschwören: „Murphy“ merkt alles. Kaum aus dem Hafen ausgelaufen, hörte ich mein Besatzungsmitglied staunen, „Mensch, das geht aber ab, mit dem Segelboot.“ Als wir dann aber den Greifswalder Bodden erreichten, wurden nicht nur Wind und Welle stärker, sondern auch der Respekt von Robert, um ihn dann auch beim Namen zu nennen. Er nahm vorbildlicherweise die Schwimmweste und klinkte auch den Lifebelt ein. Robert wunderte sich über mei-







ne Ruhe, wie ich so sorglos auf der Querdacht im Cockpit an der Pinne saß. Dazu kann ich nur sagen, dass es wohl maximal ne Fünf, in Böen Sechs war, Folkeboot-Segler wissen, was ich meine. Es war die pure Segelei und ich empfand in keinsten Weise irgendeine Gefahr. Ihm wurde etwas mulmig und ich hoffte insgeheim, dass er nicht seekrank würde. Um ihn abzulenken, fuhr ich ein paar Wendeln, welche eigentlich nicht sein mussten. Wir hatten freien Raum. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass Beschäftigung gegen Seekrankheit hilft. So war es dann auch, es fing an, ihm Spaß zu machen und ich übergab ihm den Staffelnstab, bei uns Pinne genannt. Da hat wohl jemand Blut geleckt. So segelten wir bis Greifswald. Unser Ziel war der Stadt- oder Museumshafen. Dort hatte sich ein uraltes Fahrgastschiff vertäut. Auf diesem Dampfer, so ist uns zu Ohren gekommen, hat sich „Raffi“ mit seiner „Hornfischbar“ aus Lauterbach eingenistet. Den wollten wir doch unbedingt besuchen.

Auch die Wiecker Klappbrücke, übrigens eine sehr alte noch traditionell von Hand bewegte Brücke, öffnete pünktlich. Durch die Ryck, welche Greifswald Wieck mit Greifswald verbindet, sind wir motort. Kaum hatten wir dort fest gemacht, fing es heftig an zu regnen. Schnell die Persenning drauf und darunter „Klar Schiff“. Dann Landgang, -endlich-, meint der neue, frischgebackene Leichtmatrose. Aber es regnete zwei Tage ununterbrochen. Hinzu kam, dass auch kein Lüftchen mehr wehte. Wir vertäuten den Kahn im alten Holzteichhafen, wo man sehr geschützt und idyllisch liegt, bei jedem Wetter. Zwei Tage nur Regen, das schlaucht, und so beschlossen wir, vorerst den Urlaubstörn zu unterbrechen. (66,9 sm)

Leider kam ich erst am 6. Oktober wieder zum Boot. Diesmal war dann mein Bruder Steffen dabei, dem leider ebenfalls sehr wenig Zeit gegeben wurde. Schließlich kann er sich jetzt Pappi einer süßen kleinen Charlotte nennen.

Was soll's, die Saison währt ja noch ne Weile, für uns jedenfalls. Für viele Segler ist sie schon zu Ende, wie sonst wären die schon leerer gewordenen Stege zu erklären?

Ziel unseres folgenden Schlages war vorerst Altfähr, von wo aus am nächsten Tag wieder mal die Geschwaderfahrt starten sollte, die jedes Jahr von Martin Ziegler organisiert und am Leben erhalten wird. Proviant, Bier, Wasser und Leckerlis waren eben gebunkert und ab dafür. Die Polster entfernten wir auch aus dem Boot, dafür hatten wir unsere aufblasbaren Isomatten dabei. Wenn jetzt die Polster nass würden, hätten wir sicherlich Schwierigkeiten, diese wieder zu trocknen. Der warme Sommer war vorbei, die Nächte wurden schon kühler, obwohl wir uns über die Tagestemperaturen zu dieser Jahreszeit nicht beklagen konnten, die Erderwärmung lässt grüßen. Isomatten lassen sich leichter verstauen, mitsamt Schlafsack in einem wasserdichten Sack (Ortlieb), schon hatten auch wir trockene Nächte. Man bedenke, unsere Svea ist ein Vollholzfolke, bei Krängung ist also mit fließenden Wasser aus den Überwasserplanken zu rechnen, was GFK-Folkebootbesitzer ja nicht kennen.

Im Sommer ist das ja nicht so schlimm, aber jetzt setzten wir alles daran, möglichst trocken zu bleiben. Ebenso gingen wir nicht so hart an den Wind, uns hetzte ja keine Regattapistole. Wir holten lieber weit aus, um nicht nass zu werden.

Auf dem Greifswalder Bodden kam unvermeidlich immer wieder etwas Gischt innenbords. Nicht so schlimm, alles war wasserfest verstaut, außerdem fuhren wir mit raumen Wind. Die angesagten 5Bft. konnten wir bestätigen, auch die vorgewarnten Böen etwas höher auf der Beaufortskala. Um uns und das Boot nicht zu schinden, banden wir schon in Greifswald ein Reff ins Großse-



gel, welches wir dann im Strelasund unter Landabdeckung wieder entfernten ausschütteten.

Wieder an der Ziegelgrabenbrücke angekommen mussten wir erneut feststellen: Die 21:20 Uhr Öffnungszeit gab es nicht. Schade, so mussten wir erst einmal nach einem Liegeplatz Ausschau halten. Die Dänholmer Yachthafeneinfahrt, war nicht beleuchtet, auch nicht betonnt und seitlich soll es sehr flach werden. Es war dunkel und die Einfahrt noch nie genommen, also schlichen wir uns, verbotenerweise, in einen Stichkanal, an der Bundespolizei vorbei und fanden ein nicht gerade gemütliches aber sicheres Plätzchen, genau gegenüber des Yachthafens, ein kleines Brückchen noch dazwischen. So stiefelten wir nach Vertäuung unserer SVEA bis in die Innenstadt Stralsunds. Junge, war das ein Ritt, alle paar Schritte, wollten wir umkehren, beruhigten uns aber mit der Rückfahrt per Taxi. Ja denkste, auch den Rückweg bestritten wir, dann aber mit leichtem Seegang, per Pedes. Nachts frischte es auf, der Wind hatte gedreht. Wir nahmen die 09:20 Uhr Brücke, es hatte sich schon ein mächtiger Pulk von Booten davor ver-

sammelt, also doch noch viele auf dem Wasser, sicher aber keine Sonntagssegler.

Pünktliche Durchfahrt und ab nach Altefähr, gefolgt von noch einem Folkie, vom Folkebootvercharterer aus Seedorf, unter Segel versteht sich.

In Altefähr angekommen, sah man schon mehrere „Gockel“, so wie ich immer die typischen Folkebootmastspitzen nenne.

Den Gesichtern sah man die von uns versäumte Party an. Einige waren wohl noch nicht mal wach, was uns ein ausgiebiges Frühstück bescherte. Der Wind wehte frisch aus SW-lichen Richtungen. Nach dem Frühstück war immer noch keine Einigung gefunden, wohin es eigentlich gehen soll. Kloster, Zingst und Darßer Ort waren im Gespräch, mir wäre Seedorf am liebsten gewesen. Dieser -noch- idyllische Ort auf Rügen, boddenseitig, war schon bald gar nicht mehr im Gespräch. So einigte man sich darauf, wer zuerst am Gellen (Hiddensee), an der dortigen grüne Tonne 31/B1 ist, kann bestimmen.

Unsere ungünstige Startpo-





sition bescherte uns das Schlusslicht, was wir auch locker verteidigten, Seedorf war ja nicht mehr im Gespräch. Alsbaldiger „Grundstückskauf“ zweier Unglücklicher, ließ uns unsere Position verlieren. Ein Dritter saß auch kurz auf, kam aber wieder frei. So waren es drei, die wir hinter uns ließen. Nur noch drei vor uns, denn das Geschwader zählte dieses Jahr nur sieben Teilnehmer. Wir wissen nicht, wer das erste Folke war, an besagter Tonne, ich glaube Martin Ziegler selbst, oder?

Der Rückstand der immer noch festsitzenden Boote ließ uns um die Tonne einige Kringel fahren, was mir rein gar nicht gefiel. War ich vor etlichen Jahren doch schon einmal mit Steffen hier aufgesessen, damals noch mit WIEBKE - FG-121, und Steffen später noch mal mit SVEA.

So sollte es diesmal wieder kommen, ein Ausweicher, die Fock klemmte und schwupp mit Brast auf das immer noch nicht bezahlte Grundstück. Ein Lacher für „Murphy“. Der hat uns auch ein richtiges Fundament gebastelt. Schräg standen wir auch. Nix wie ab ins Wasser, aber fast eine Stunde im kühlen Nass, gewippt, brachte SVEA keinen cm breit von dieser verfluchten Sandbank. Kein Krängen, kein Schleppversuch von Martin und nem hilfsbereiten Motorbootfahrer aus Barhöft half uns hier runter. Im Gegenteil der hilfsbereite Motorer, zog uns noch mehr auf Schiet. Zu guter letzt verding sich unsere Schleppleine in dessen Schraube, beim Kappen der Trosse verlor er noch die Fingerschiene seines gebrochenen Mittelfingers.

Das Folkegeschwader war nun aber wieder vollzählig und harpte der Dinge. Wir wollten die diesjährige Geschwaderfahrt nicht vermiesen und schickten sie weiter; wir werden schon irgendwie hier herunterkommen. Den Motorboothelfer baten wir auch, sich erst einmal aufzuwärmen, nachdem er seine Schraube wieder frei hatte.

Ich sah uns schon hier übernachten in völliger Schräglage. Das machte mir weniger Sorgen, das was mich störte war, dass der Wind stetig stärker wurde, die Sonne langsam hinter fetten Wolken verschwand.

Nach ca. 'ner Stunde dahin dösen sprangen wir noch mal ins Wasser, um uns schließlich ergebnislos, blaugefroren und erschöpft ins Boot zu hangeln. Da sah ich ein Ausflugs-fischertouristenboot und gab

wie im Reflex das Zeichen der Manövrierunfähigkeit. Es schien als nähmen die Hobbyfischer keine Notiz von uns und verschwand im Hafen von Barhöft, der ja in Sichtweite lag. 10 min. später aber spuckte der selbige Hafen ein flach gebautes leichtes armeefarbenes Anglerboot, so eines mit „Überrollbügel“ und 60 PS Außenborder, aus. Der Kurs dieses Bootes führte geradewegs auf uns zu. Das war der Veranstalter der Hobbyfischerausflügler. „50.-€, wenn ich Euch hier herunter hole, wenn ich's nicht schaffe, dann weiß ich auch nicht“, waren die Worte unseres Retters. In diesem Augenblick war mir mein Stolz egal, Steffen schluckte, wir willigten ein, Schei... auf den Fuffi, bloß runter hier von dieser Teufelsbank.

Er verstand seine Sache bestens, hier war ein Profi am Werk. Das war wohl seine Sandbank, ein lukratives Geschäft. Das Großfall schien fast zu bersten, das Wasser lief fast ins Cockpit. „Hey, wir bewegen uns“. Es ab noch einen kleinen Rumps, ich dachte das Fall sein gebrochen, nix dergleichen, kurze Zeit später waren wir frei. Welch erhabenes Gefühl.

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





Nun aber ab in den Hafen, es fing schon an zu dämmern und der Retter wollte seinen Obulus. Was soll man dazu sagen, wir waren glücklich darüber, von der Sandbank gekommen zu sein, alles andere...

Der „Retter“ und noch so'n Typ meinten, dass es noch ganz schön wehen wird und wenn die anderen Folkebootsegler wirklich nach „Darßer Ort“ segeln würden hätten sie ein Problem. In der Hoffnung, dass alle Geschwaderfahrtsegler ein sicheres Plätzchen ergattern, bewegten wir uns ins einzige Restaurant im Hafen von Barhöft, dem ehemaligen Marinestützpunkt der Volksmarine, der ehemaligen DDR. Ein Fischer im Hafen berichtete, dass es noch mächtig pfeifen wird auf See, heute und

in der Nacht. Er meinte auch, dass es ziemlich waghalsig ist, jetzt da draußen zu segeln. Wir dachten sofort an Martin und den Rest des Geschwaders. Wie haben die sich nun entschieden. Zum Nothafen „Darßer Ort“ ist es ein ganzes Stück und der Wind stand dafür nicht eben günstig. Wenn sie nur um Hiddensee gesegelt sind, ist es auch nicht gerade ungefährlich. Auf die Ostsee sind sie aber auf alle Fälle, vielleicht war unser Aufsetzer ja noch unser Glücksfall.

Die gastronomische Einrichtung war nicht gerade gemütlich mit funzeligen Energiesparlampen und Neonröhrencharm. Egal, wir können uns auf eine sichere und trockene Nacht freuen. Gute Nacht!!!

Morgens dann, vielleicht auch mittags, wollten wir unsere Hafenliegegebühr bezahlen, aber der Hafenmeister war weg, es war ja Sonntag und kalt, ekelig. Die Nacht hindurch hatte es geregnet. Wir fütterten den Briefkasten mit der Gebühr und unseren Angaben dann Klar Schiff und raus hier in Richtung Greifswalder Bodden. Der Wind stand günstig, wehte aber mächtig stark. Es piffte in den Wanten. Ne sieben bis acht, in Böen neun waren angesagt, ich denke, es war eher ne sechs. Um das Rigg und uns zu schonen, begnügten wir uns mit der Fock, welche uns, bei raumen Wind, gute 6 Knots vorantrieb. Reicht doch oder? Die Sonne kam dann und wann einmal hervor und da wir mit dem Wind segelten, wurde uns dann sogar noch warm, was will man mehr. Das Barometer stieg und sehr schnell waren wir in Stralsund. Je ein Fischbrötchen, mit fangfrischem Räucherfisch war der Lohn des Törns. Nach einiger Zeit, sahen wir ein hölzernes Folkeboot in den Stadthafen einlaufen und erkannten auch, dass es eines von der Geschwaderfahrt war.

Nach dem Festmachen löchernten wir die Crew mit unseren Fragen. Drei Boote sind vom Seenotrettungsdienst geborgen worden, die anderen drei sind ohne Zwischenfälle um Hiddensee gesegelt. Sie waren eines von den Booten, welche geborgen wurden. Der Poller vorne am Bug war ganz verdreht, der Kahn war voller Wasser, die Männer klitsch



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 radialen 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





nass. Nun da hatten wir's doch gemütlicher auf dieser verdammten Sandbank.

Zehn Minuten vor Öffnung der Ziegelgrabenbrücke starteten wir unter Vollzeug gen Rügendamm. Aber da tat sich nichts, von wegen mal die Straße absperren. Stattdessen machte ich im oberen Teil der Brückenanlage ein paar dicke Drahtseile oder Kabel aus, welche lose, oder gekappt, sinnlos herumhingen. Nach ein paar Kreuzen vor der Brücke, sah ich auch einen Arbeiter im orangen Kostüm dort herumspringen. Auf Rufweite heran gefahren, fragte Steffen was los sei. „Maaacht eeerst Miiitwooch früüüh wiieder aaauf“, war die Antwort. „Son Shiet“, war unsere Meinung dazu. Klar zur Wende, Fahrt in Richtung Altefähr, wir hatten dort nämlich ein paar einfahrende Folkeboote ausgemacht. Doch ehe wir dort festmachten, waren die Crews sämtlicher Folkies verschwunden. Wollten wohl alle so schnell wie möglich in die warme Stube. Auch uns verschlug es für einen Tropfen vom gutem Hopfen ins „Hol über“ im Hafen von Altefähr.

Geweckt wurden wir vom Schreien des Segelausbilders in Altefähr zu seinen Schützlingen, so takelten wir nach einem kleinen Frühstück wieder auf. Der Wind ward schwächer und die Sonne schien. Beim Aufhieven des Großsegels stellten wir fest, dass die Scheibe im Scheibengatt für das Großsegel beim gestrigen Bergen etwas im Durchmesser reduziert wurde. Das erklärt dann wohl auch den kleinen Rumps den es da gab, bevor wir vom „Riff“ freikamen. Wir müssen jetzt jedenfalls den Großbaum ins letzte Loch der Lummelbeschlagsschiene stecken um das Vorliek auch einigermaßen durchgesetzt zu bekommen. Nun denn, es lässt sich segeln und das taten wir dann auch, beim tollstem Wetter und das um diese Jahreszeit. Kurs hielten wir auf Hiddensee. Nahtlose Blässe war als Kleiderordnung befohlen. Einen Sonnenbrand brauchten wir nicht zu fürchten. Als genaueres Ziel war jetzt Neuendorf angelegt, dort ist es noch irgendwie ursprünglicher. In Vitte und Kloster ist schon zuviel Schindluder mit Tourismus und Co. getrieben worden und „Legoland“ lässt auch grüßen. Wenn das der olle Ringelnatz, Gerhard Hauptmann, oder gar die Nina Hagen sehen würden, Hiddensee wäre verbannt worden, von wo auch immer. Neuendorf war eine gute Wahl, ein Segler war noch im Hafen. Wir liehen uns Fahrräder und radelten längs über die Insel, bis zum Dornbusch. Proviant waren für jeden zwei Pilsbiere. Den Berg zum Leuchtturm rauf schafften wir nur halb, dann schoben wir die Räder. Am Lighthouse angekommen schossen wir noch so manches Foto und wollten auf den besonderen Effekt warten, wenn man im dunkeln direkt am Fuße des schönen Seezeichens liegt. Bis dahin dauerte es noch eine Bierlänge. Kraniche suchten sich ihren Weg gen Süden um den Turm herum, Fischer fuhren in der Dämmerung raus, die Sonne ging nicht mehr ganz glutrot unter, kühl und feucht wurde es auch. So langsam befanden wir uns am gewollten Ziel. Die Strahlen des Leuchtturmes bildeten über uns ein geschlossenes Lichterzelt.

Bergab ging es dann leichter, die Biere waren auch getrunken, so kehrten wir dann noch ins Wieseneck in Kloster ein. Mit leichtem Seegang auf den Rädern, fanden wir zum Boot zurück und schliefen sofort ein.

Das Erwachen fiel uns schwerer, aber auf Grund der kürzeren Tageszeiten zogen wir den Finger und liefen als bald wieder aus dem leeren Hafen aus. Leichte Kräuselung, Sonne die hinter einem Schleier versteckt, nicht so recht auftauchen wollte, begleiteten unsere lahme Fahrt. Da kam mir ein Wink, von woher

weiß ich nicht. Vor zwei Jahren bekam ich von Rainer Birkenstock eine Genua. Ich weiß, Folkebootuntypisch, aber wir sind ja hier nicht auf einer Punkteregatta und der Wind ließ zu wünschen übrig. Außerdem hatten wir das Wässerchen zu allen Seiten für uns, nur nach unten nicht, da mussten wir aufpassen.

Die Genua, voriges Jahr schon unbenutzt, verstaubt im Bug, dabei, sollte doch wenigstens dieses Jahr getestet werden. Gesagt getan. Die Ersatzfockschot war zwar etwas schwer, aber wir racten so richtig ab. Naja wenn ich bei diesem Wind die Fahrt mit Standardbesegelung vergleiche... Fazit: die werden wir jetzt immer mitnehmen.

Um 19:00 Uhr hatten wir endlich fest gemacht im Stadthafen von Stralsund. Ein klitzekleines Stück sind wir noch motort, was wir eigentlich nicht vorhatten.

Sind dann noch in eine alte Pinte eingekehrt. Soll eine der ältesten Hafenkneipen Europas sein und nennt sich „zur Fähre“. Hanni half uns auch tüchtig einen ein. Eine simple Bockwurst half uns sogar ein Bierchen mehr zu trinken. So versprochen wir ihr bei der nächsten Überfahrt eine Heuer auf unserer „SVEA“ (www.zurfahre-kneipe.de).

Die 09:20 Uhr Brückenöffnung haben wir mit dicken Klüsen im Gesicht und einer sachten Bbd.-Tonnenberührung genommen, der Wind war wieder stark genug, die Genua verpackt zu lassen, aber leider direkt von vorne. Der Himmel brach einfach nicht auf und es schien gleich zu regnen, tat es aber nicht. Gegen Highnoon entschlossen wir uns zu kreuzen, da Motoren nervte und wir wollten nicht an den Reserve-Sprit gehen. Außerdem war die Fahrinne des Strelasund jetzt breiter und ungefährlicher.

Viel schneller als mit dem Quirl waren wir jetzt, auch wenn wir kreuzen mussten. Auf dem Bodden holten wir dann einmal so richtig aus, wir hatten ja keinen Kurs zu beachten, sodass wir den Rest bis Greifswald mit erst halbem, dann achterlichem Wind segeln konnten.

Schon kurz vor Einfahrt in den Ryck machte sich in unseren Gesichtern Wehmut breit. Ein paar Augenblicke noch und der Alltag hat uns wieder. Die Klappbrücke genommen ließen wir es uns nicht nehmen, durch den Ryck bis zum Greifswalder Museumshafen unter Tuch zu fahren. Die Stege hatten sich schon sichtbar geleert, und in sämtlichen Vereinen oder Marinas sah man die Slipanlagen in Hochbetrieb.

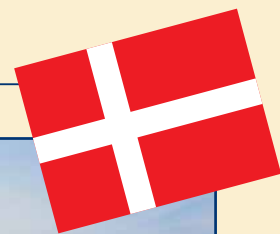
Wir aber haben noch nicht vor aufzuslippen...(97,50sm) Mit Bruder Steffen ist Svea nochmal raus gefahren, und zwar nach Seedorf auf Rügen. Ganze 41sm sind das hin und zurück.

Unser Kahn steht noch im Wasser, wir haben immer noch vor zu schippen, auch wenn wir derzeit das allerletzte Boot im Holzteichhafen sind. Der Hafenmeister bat uns die SVEA jetzt aus den Hafen zu fahren, da er die Schwimmstege winterklar machen kann. Habe in den Museumshafen von Greifswald verholt, wo wir problemlos bis Ende dieser Saison, eh, dieses Jahres liegen bleiben können.

Ich habe irgendwie im Gefühl, dass es erst im Januar oder Februar gefrieren wird und vielleicht ist ja doch noch ein Weihnachtstörn drinnen, als absolutes Schlusslicht dieses Jahr.

Vorerst = 205,40sm

(Fortsetzung folgt)



Es war bis Anfang August im Norden wirklich ein Traumsommer, heiße wolkenlose Tage, laue sternklare Nächte. Ich hatte „Tjalfe“ inzwischen reichlich ohne Motor gesegelt und fragte meine Freundin Cathy, ob sie Lust auf einen 14 Tage Törn in die dänische Südsee hätte. Und wie sie hatte, nachdem sie mit mir auf dem Folke segeln war. Sie ist Segelscheininhaberin mit ganz geringer Segelerfahrung aber äußerst lernfähig. Wir peilten die 2. Augushälfte an, Ende August hatte ich familiäre Verpflichtungen. Der Törn schrumpfte dann auf 11 Tage.

Da ich den zum Boot gehörenden Yamaha gleich zu Anfang der Saison verkauft hatte, ließ mir Hans Gebhard in Strande seinen Tohatsu und die Reise war gerettet.

Dänische Südsee im August...

Am 17.08.06 um 10.00 Uhr traf meine Freundin beim Boot ein. Wir räumten die letzten Sachen ein und ich machte mit reichlich gut gemeinter männlicher „Hilfe“ den AB klar, denn es war nach vier Tagen mit Schauern und Starkwind Flaute. Als wir endlich unterwegs waren („Joe, möchtest Du gerne mitkommen?“), reichte die Zeit nur noch bis zur Schlei. Beim Segelbergen in der Mündung trat ich neben die Backskiste, fiel ins Cockpit und brach in den Cockpitboden ein. Keine Zeit, das Ausmaß des Schadens festzustellen, denn erst musste das Boot sicher verzurrt sein. Wir fanden einen freien Platz am Nordsteg in Schleimünde neben der Hansajolle von Günther Ahlers, den ja alle Regattasegler kennen und nicht unbedingt alle lieben. Nach dem Aufklaren schauten wir unter die Bodenbretter: der Querunterzug hinter den Backskisten war glatt durchgebrochen, durch überflüssige Bohrungen und Alter geschwächt. Ein Bootsnachbar ließ uns eine mechanische Handbohrmaschine, der Hafenmeister seinen Akku-Schrauber und an Bord hatten wir reichlich Schrauben, Bolzen, Unterlegscheiben und zwei lange Fockleitschienen. Nach ca. zwei Stunden Arbeit war der Schaden so gut repariert, dass der Cockpitboden die Fahrt über locker hielt. Die zehnjährige Enkelin vom Nachbarboot holte uns im Bootsmannsstuhl das in der Aufregung ausgetauschte Fockfall von oben und freute sich über die Familienpackung „Haribo“-Konfekt.

Jetzt endlich konnten wir das schöne Wetter genießen und auf unserer gemütlichen, wasserumspülten Veranda unterm Kuchenbudendach in Ruhe vespern und unser Bierchen trinken. Die erste Nacht an Bord war etwas gestört, da auf einem Motorboot an Backbord ein sehr lauter Schnarcher schlief, Bordwände sind halt wenig geräuschdämmend. Ein Wermutstropfen nur, der Wind pendelte sich auf die Richtung ein, in die wir wollten.

Am nächsten Morgen war es leicht diesig und wehte mit ca. 3-4 B. aus Ost. Wir wollten eigentlich nach Marstal auf Ærø. Unterwegs ließ der Wind nach, drehte auf ONO und briste auf. Wir konnten die Nordspitze der Insel anliegen und wählten Søby als Ziel. Als der Wind auf 4-5Bft in Böen 6 zunahm, zeigte unsere Tjalfe in der kurzen, rauen See ihre super Segeleigenschaften. Sie ließ sich locker steuern, auch meine Freundin hatte damit keine Probleme und ging mit Begeisterung Ruder. Kurz vor Søby wurde der Himmel immer dunkler und der Wind schief ein. Die Segel mussten wir im strömenden Regen bergen, der AB kam



„Tjalfe“ unter „Esso-Genua“



Klinker sucht sich gerne Klinker - danish



Hyggelig Marstal - und nebenan ist der EC Automat



Frisch festgemacht in Svendborg



Nicht so viele wie in Holland, aber schön: Bockwindmühle



Stilles Hafenedyll

sofort und wir fanden im Hafen einen freien Platz neben einem anderen Folkeboot. Schnell die Kuchenbude ausgebracht, die uns reichlich Lebensraum im Trockenen bot. Der Regen goss die ganze Nacht, aber unter Kuchenbude und in der Kajüte war's trocken und mollig warm.

Sonnenstrahlen, die durch die Kajütfenster fielen, weckten uns. Es war ein strahlend schöner Sommertag mit leichter Brise aus SW, wir wollten nach Ærøskøbing! Herrlich saubere Duschen, knusprige dänische Brötchen, leckere „Søby“-Marmelade (hausgemacht) und bestes Segelwetter, das Leben konnte nicht schöner sein.

In Ærøskøbing machten wir erst im Stadthafen fest, aber die mit

... dafür ist das Folkeboot gemacht

fetten Spinnen belagerten sanitären Anlagen trieben uns in den Yachthafen. Da war's auch nicht viel besser. Die Duschen und Klos sind dreckig, von fetten Spinnen verseucht, ein Folkeboot kostet 98 DKr pro Nacht, Wasser und Strom gibt es nur mit bezahlter Chipkarte! Für einen künftigen Besuch dort werden wir nur kurz anlegen und dann einen wirtlicheren Liegeplatz aufsuchen.

Da wir noch nicht stanken verzichteten wir am Sonntagmorgen auf das Duschen und legten nach dem Frühstück, wenigstens hatte ein Bäcker in der Stadt frische Brötchen, unter Segel ab nach Svendborg.

Wieder war es ein herrlicher Segeltag, Wind achterlich, sonnig und warm. Am frühen Nachmittag machten wir in einer von zwei nebeneinander liegenden freien Boxen am Kopf des Mittelstegs im runden „Lystbaadehavn“ in Svendborg fest. Ablegen unter Segel und Anlegen mit AB, der immer ziemlich schnell ansprang, wurden zur Routine. Wir besprachen rechtzeitig die Manöver und so klappten sie immer besser.

Als Cathy und ich nach einem kurzen Landerkundungsgang zurück kamen, war ein völlig cholerischer Däne von einem alten Spitzgatter dabei, unser Boot loszubinden. Wir hätten sofort aus seiner Box zu verschwinden. Ich schlug einem seiner Mitsegler vor, es sei doch leichter, seinen Innenborder zu starten und ein Stück zurückzufahren. Dann könnten wir bequem von seiner in die freie Nachbarbox verholen. Beide Boxen hatten grüne Schilder. Der Choleriker riss uns stattdessen mit unserer Achterleine, es ging ihm alles nicht schnell genug, den Flaggstock ab. Die kamen von der Klassikregatta in Laboe, ob man dort auch so unfreundlich mit ihnen umgegangen war?

Cathy gefiel Svendborg sehr gut, und ich wollte zu einen Bootsaurüster. Daher legten wir einen Hafentag ein. Es gab nur gelegentlich einen kurzen Regenschauer und so erkundeten wir ausgiebig Stadt und Hafen. Cathy kaufte eine bootstaugliche Uhr und ich einen Teakflaggstock, diversen Kleinkram und klaren Bootslack für die Pinne. Dann deckten wir uns noch reichlich mit frisch geräuchertem Fisch und Salaten am Hafen ein, das gab dann ein leckeres Mahl an Bord. In unserer Sanitärrankingtafel liegen die Anlagen des Lystbaadehafens in Svendborg an erster



Stelle. Sie sind super sauber, geräumig und man kann lange für 5 DKr duschen. Im Kiosk direkt davor bekommt man jeden Morgen ab 8 Uhr leckere frische Brötchen, Teilchen, Milch, Butter und anderes.

Dienstags ging's bei schönstem Wetter weiter unter Segel durch den Svendborgsund, Nyborg war als Ziel angedacht. Cathy wollte gerne die große Brücke über den Store Bælt sehen. Es gab einzelne Schönwetterwolken bei bestem Ostwind. Ca. 5sm nördlich Lundeberg ergoss sich ein Schauer aus einer einzelnen schwarzen Wolke und der Wind war weg! Also den Krachmacher anwerfen. Nach 10 Minuten Lärm und totaler Flaute beschlossen wir umzukehren und nach Lundeberg einzulaufen. Ein anderer Segler (ca. 28 Fuss Joghurtbecher) machte es uns nach, war mit seinem Innenborder aber schneller. Im Innersten der neuen Yachthafenschnecke gab es noch eine freie Box. Er blieb zwischen den Pfählen stecken, wir passten perfekt hinein und hatten so den optimalen Liegeplatz. Dieser Hafen ist wirklich hübsch, viel netter als Nyborg. Ganz in der Nähe gibt es einen Supermarkt mit morgens frischen Brötchen und am Hafen eine Fischimbisskneipe, wo leckere reichliche Portionen auch im Freien serviert werden.

Für den nächsten Tag war zunehmender Wind aus NW angesagt, so beschlossen wir beim Frühstück, auf Nyborg zu verzichten und zurück nach Rudkøbing zu segeln. Unser Ablegemanöver unter Segel war klasse. Wir kreuzten aus dem Hafen unter den kritischen Blicken vieler Männer. Als wir in der Hafenausfahrt am Wind einen Oldtimer passierten, piff dort ein bärtiger Däne, klatschte Applaus und wünschte uns gute Fahrt. Da ist man schon ein bisschen stolz!

Unterwegs drehte der Wind auf SW und legte zu. In der engen Rinne vor Rudkøbing sprang der Tohatsu wieder sofort an, es blies inzwischen sehr böig mit 5-6 bft.

Wir fanden im innersten Hafenbecken einen geschützten Platz, Kuchenbude aufgebaut, die Wind abgewandte Seite hochgerollt und schon war's gemütlich. Wir liebten unser geräumiges Cockpit. Rudkøbing ist ein nettes Städtchen mit dem typischen Flair alter dänischer Häuschen. Der Hafenmeister ist sehr freundlich, Hafengeld wird abends kassiert, und dann bekommt man auch den Code für die sanitären Anlagen (sehr sauber). Die Bäckerei ist leider weit weg. Am Morgen weckte uns wieder der Sonnenschein, der Wind kam aus SW, es war angenehm warm. Ablegen mit Motor war leider angesagt, da wir im engen, viel befahrenen Fahrwasser nicht kreuzen konnten. Sowie wir den Rudkøbing Loeb hinter uns hatten, tauschten wir AB gegen Segel, welch eine Ruhe! Wir hatten noch Zeit und wollten nach Birkholm. Der Wind schloß langsam ein, als wir die kleine Insel querab hatten. Also AB wieder an. In Birkholm gab es nur einen völlig verkrauteten Platz ganz im Innern hinter einem dicken Motorsegler. Dort gefiel es uns nicht, so verholten wir uns aus dem Kraut, ich machte den AB wieder an und wir motorten die 5 sm nach Drejø. Wir fanden noch ein letztes Plätzchen, für ein Folkeboot gibt's halt immer Platz. Ins Dorf (8-10 Häuser) ist es ein Marsch von ca. 2 km, dort gibt es einen Kaufmannsladen mit dem Notwendigsten. Man kann dicht beim Hafen preiswert Fahrräder mieten, die in einem guten Zustand sind und sehr leicht laufen. Abends gab es einen wunderbaren Sonnenuntergang.

Morgens darauf war wieder schönes Wetter und mein Geburtstag. Wir waren früh mit gemieteten Fahrrädern, man nimmt sich die Räder im Vorgarten des Vermieters weg und wirft das Geld bei Rückgabe in den Briefkasten, unterwegs zum Kaufmann.



Rudkøbing Hafenamt - moderner als die urwüchsige Altstadt



Cathy fühlte sich an Bord auf Anhieb wohl



Rudkøbing Sundowner

REGATTASEGELN

Dort kauften wir frische Brötchen und eine Flasche Rotwein, Sekt gab's nicht, daher nahmen wir Wodka/Lemon zum Anstossen. In drei Tagen mussten wir wieder in Kiel sein. Wieder legten wir unter Segel ab und kreuzten durch das enge Mørkedyb nach Marstal. Dauernd klingelte mein Handy, alles Geburtstagswünsche. Marstal war ziemlich voll, aber im hinteren Schlauch gab es freie, für Folkeboote viel zu grosse Plätze. Eigentlich wollte ich ja hier das Kapitän- und Geburtstagsessen geben, aber Cathy mochte bei dem schönen Wetter nicht in der Kneipe sitzen. Also gingen wir leckere Sachen und Sekt einkaufen. Wir kühlten die Flasche im Hafenwasser und zelebrierten in unserem Cockpit ein fürstliches Mahl, das den Neid der Nachbarn weckte. Die rätselten, was es bei uns wohl zu feiern gab. Mein Alter errieten sie nicht!

Am nächsten Morgen, Samstag, schien nach einem heftigen nächtlichen Gewitter wieder die Sonne. Der sehr schwache Wind kam aus NNW. Die Kieler Förde anzusteuern hätte langweiliges Vormwindsegeln bedeutet. Da zogen wir den Kurs zur Schlei vor, zumal wir ja erst Sonntag zurück sein sollten. Bis Vejsnaes Nakke daddelten wir mit dem geliehenen Drachenspi, dessen Ohren partout nicht stehen wollten, vorm Wind herum. Die 2-3 Bft aus NW, die endlich aufkamen, brachten uns bequem zur Schlei. Am späten Nachmittag legten wir in der Maasholm Marina an. Eine Massenabfertigungsanlage mit endlosem Weg zum Klo in den Sanitäranlagen, die auch von den Campern genutzt werden. Also, duschen würden wir zu Hause und zur Not gab's noch den Eimer an Bord.

Der Sonntag, unser letzter Segeltag, begrüßte uns mit Sonne, die nach dem Frühstück leider hinter immer dunkleren Wolken verschwand. Der zunehmende Wind blies günstig aus WNW, was uns einen schnellen Halbwindschlag versprach. Kurz vor Bülk Leuchtturm zog hinter uns eine schwarze Wand auf, der Wind raumte immer mehr und nahm auf 7-8, in Böen 9 B. zu. Ich betrachtete den sich biegenden Mast als wir Bülk passierten und dachte nur, erstaunlich, was der aushält. In der Strander Bucht war der Spuk vorbei, das Gewitter blieb draußen auf See. Wir kreuzten zu unserem Heimathafen.

Fazit: Das Folkeboot war die richtige Wahl und hat mich als Fahrtenboot für die Ostsee überzeugt. Wir schliefen herrlich auf unserer Liegewiese (mit Mittelstück) unter Deck und die Kuchenbude ist unerlässlich. Jeden Abend mit wenigen Handgriffen aufgebaut bot sie reichlich trockenen Lebensraum auch für die nassen Segelklamotten. Das Wetter bot von allem etwas, doch die echten Tiefs zogen südlich von uns vorbei. In der nächsten Saison plane ich, Tjalfe zu den ostschwedischen Schären zu trailern. Dann wollen wir zu dritt segeln. Bis dahin wird sie ein Vorluk und ein Teakdeck haben, die Arbeiten sind schon weit voran geschritten. Darüber werde ich gesondert berichten.

Traute Genthe
(„Tjalfe“ FG1040 ex FD214)



208 Seiten, 115 farbige
Abbildungen
€ 24,90 (D)
ISBN 978-3-7688-1908-4

Nur durchdachtes Training führt zu Leistung und früher oder später zum Erfolg. Aber selbst Profis haben oft kein schlüssiges Konzept für ihren Trainingsalltag. Malte Philipp schafft Abhilfe. Der Cheftrainer des DSV legt mit diesem Buch eine Sammlung von Trainingseinheiten für Freizeitsegler und ambitionierte Regattasegler vor. Jede Übung wird eingehend beschrieben, das Ziel klar formuliert. Anhand einer Skizze können die Übungen leicht nachvollzogen und "nachgesegelt" werden. Die Themen kreisen um Start- und Zweikampftraining, Bootsbeherrschung, Manöver-, Technik-, Taktiktraining und Trimm.



208 Seiten, 115 farbige
Abbildungen
€ 24,90 (D)
ISBN 978-3-7688-1602-1

Dieses moderne Lehrbuch vermittelt die Erfahrungen eines aktiven Regattaseglers und erfolgreichen Trainers. Der Schwerpunkt liegt darauf, dieses Wissen jederzeit und überall anwenden zu können. Dabei werden die taktischen Grundlagen und die strategierelevanten Kenntnisse Schritt für Schritt dargestellt.

Jetzt im Buch- und Fachhandel



Jahreshauptversammlung der Flotte Bodensee in Radolfzell

Nach vorausgegangener interessanter Führung durch das Stadtmuseum Radolfzell in der alten Stadtapotheke eröffnet Obmann Norbert Herrmann die JHV und begrüßt die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste.

kanntheitsgrad unserer Flotte und unseres Reviers stärkt.

Folke-Stammtische: Diese Treffen werden gut angenommen. Besonderen Zuspruch hatte der 1. Stammtisch. Roland Dietrich zeigte seinen

plätze und Rahmenprogramm in der Marina Rheinhof organisiert. Nach geglückter Anfahrt (über Altenrhein - Seitenkanal / Hafen-Brücke) erlebten die Teilnehmer einen gelungenen gemeinsamen Abend mit Apero, Grillvergnügen und Lagerfeuer.

Am folgenden Tag trafen sich die Segler in Immenstaad, wo Barbara Spannagel mit einem Überraschungsempfang (am Molenkopf) aufwartete.

Interboot Friedrichshafen: Nach 2 Jahren hatte die Flotte wieder einen Auftritt. Gezeigt wurde das Schiff von Peter Schweinberger, GER 943, („Wunna“). Das Interesse an unserer Präsentation - und damit am Folkeboot - war ausgesprochen gut.

Regatta-Bericht 2006

Rainer Willibald berichtet über die Regatta-Aktivitäten:

Zu den 5 Ranglistenregatten und zu den 2 zusätzlichen Regatten (Rund Um und Altnauer Tag und Nacht) hatten insgesamt gute Meldeergebnisse. 34 Schiffe haben je mindestens eine Regatta gesegelt. Andy Trunz (G 475) hat wieder alle Wettfahrten gesegelt - im 16. Jahr in Folge!

Pressearbeit

Liane Willibald berichtet über insgesamt erfolgreiche Pressearbeit.

Texte ließen sich bei IBN, der regionalen Bodensee-Presse und **FOLKE**NEWS**** gut platzieren. Bildmaterial ist grundsätzlich schlecht unterzubringen.

Jahreswertung 2006

Rainer erläutert die Details der Wertung - ausgehend von 34 regattierenden Schiffen (inkl. Rund um).

Alle anwesenden Segler der Wertung erhalten ein Präsent. „Bodensee-Meister“ ist Rainer

Willibald. Der Bodenseepokal (Buddelschiff) geht ebenfalls an Rainer
Gratulation an alle Regattasegler.

Die ersten fünf der Bodensee-rangliste:

1. Rainer Willibald
2. Peter Häusler
3. Rolf Huber
4. Norbert Hermann
5. Egon Zimmermann

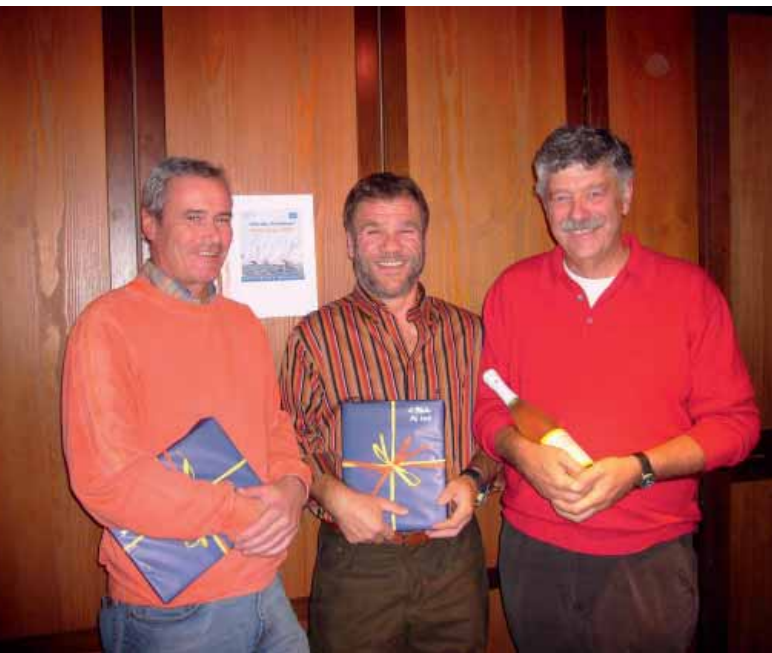
Wahlen

Dankbar wird begrüßt, dass Norbert und Rainer bereit sind, ihre Ämter auch in der Saison 2007 auszuüben.

Ohne Gegenkandidaten und ohne Gegenstimmen werden beide von den Anwesenden gewählt. Alle Anwesenden loben die hervorragende Arbeit von Norbert und Rainer, besonders den von beiden bewirkten guten Geist innerhalb der Flotte.

IDM Internationale Deutsche Meisterschaft 2007

1. Rainer Willibald gibt einen informativen Kurzbericht nach aktuellem Stand über Termine / Planung / Programm.
2. Qualifizierungsvoraussetzungen (Anzahl Wettfahrten / Ranglistenfaktor / Wertungszeitraum) werden erläutert
3. Aufruf sich auf die hochwertige IDM angemessen und ernsthaft vorzubereiten (Theorie / Regattapraxis / gültigen Meßbrief / Ausrüstung u. Meßmarken / Schiffs-gewicht prüfen / Vereinsmitgliedschaft und DSV-Anmeldung sicherstellen (aller Segler eines Schiffes).
4. Alle werden gebeten umgehend zu melden: wer sein Schiff zur IDM zur Verfügung stellt, wer als Vorschoter teilnehmen will
5. Plakat und vorläufiges Programm stehen im Internet
6. Angebot für Miet-Wohnwagen liegt vor.



Die drei Schnellsten vom Schwabenmeer: Willibald (m), Häusler, Huber

Norbert Herrmann (Obmann) und Rainer Willibald (Regattawart) geben einen lebhaften Rückblick auf die ablaufende Saison mit schönen Segelfotos, die sie kommentieren.

Es gab gute Regatten / geselliges Fahrtensegeln / Skimeeting und Wandern / Segeltraining / Stammtischtreffen und die wohlthuende Erfahrung, dass unsere Folkeboote in allen Revieren und Häfen am See ausgesprochen gern gesehen und immer willkommen sind.

Ein paar Veranstaltungen wurden hervorgehoben:

DM Warnemünde: Die Flotte Bodensee war mit 4 Mannschaften vertreten - eine beachtliche Präsenz, die den Be-

faszinierenden Film „Mit dem Folkeboot nach Norwegen“.

Ski-Meeting: Die Traditionsveranstaltung war wieder - wie die gezeigten Fotos belegen - ein voller Erfolg, ein echtes Wintermärchen. Ganz herzlichen Dank an Trixi und Wolfgang Eble.

Eck Days Eckernförde: Diesmal nahmen 10 Segler vom Bodensee teil. Gut angenommen wurde das Trainingsprogramm (Kurzregatten, bei viel Wind). 2007 werden die Bodenseesegler zum 20. mal nach Eckernförde fahren, ein besonderes Jubiläum.

Sternfahrt (Pfingsten): Claus Joergensen hatte dafür Liege-



Kressbronner Herbst – eine feste Einrichtung

Ein festes Event in jedem Herbst ist immer wieder die Regatta der Folkes in Kressbronn.

Immerhin 18 Teilnehmer gingen am Samstag, 9. September, an den Start.

Die Anreise war schon spektakulär für vier Folkeboote vom Untersee. Nach anfänglich kuriosen Winddrehern am Freitagnachmittag wurde es nämlich eine rauschende Fahrt nach

Kressbronn mit ungewöhnlichem Wind aus Nord!

Am Samstag war Startbereitschaft ab 11:00 Uhr, aber es hieß erst einmal Warten, dann leichter Wind aus SW, später aufNW drehend mit 2-3 Beaufort.

Dank kluger Voraussicht des Wettfahrtsleiters Jürgen Graf konnten dann bei recht beständigen Bedingungen drei Wettfahrten gesegelt werden.

Sonntag hätte es nochmal spannend werden sollen, aber die schon kurz vor 13 Uhr gestartete Wettfahrt musste abgebrochen werden. Schade, denn so mancher erhoffte sich mit einem Streicher noch eine Chance auf das vordere Drittel. Es gab jedoch immerhin ein sportlich ermitteltes Ergebnis.

*Liane Willibald
(F-Ger 705)*

Platz 1: G-873, Peter Häusler, Gerhard Wohlbold, Ingo Deckel, YCRa

Platz 2: G-602, Rolf Huber, Christoph Huber, KYC

Platz 3: G-705, Rainer Willibald, Liane Willibald, Alois Weiermann, YCG

Platz 4: G-995, Claudius Schlumberger, Markus Richters, Bernhard Richters, LSC

Platz 5: G-635, Norbert Hermann, Julia Hurler, Elli Kaspar, KS

Platz 6: G-461, Gerhard Kunze, Ulli Ober, Günther Steiner, SVPK



12th San Francisco Bay Folkboat Cup

The San Francisco Bay Folkboat Association will be sponsoring the 12th San Francisco Cup, to be held September 16-22, 2007. The 2007 SF Cup will be modeled very closely on the successful 2005 SF Cup, and will be hosted once again by The San Francisco Yacht Club in Belvedere (www.sfyc.org).

We will have approximately 22 competitive Folkboats on the line for the regatta. The San Francisco Yacht Club Race Committee have agreed to again hold the races in three different racing venues – the City Front, off San Francisco's Crissy Field,

the Knox course, between Angel Island, Alcatraz and Sausalito, and the Olympic Circle. The variety of locations will give visiting sailors a chance to experience all parts of beautiful San Francisco Bay.

The planned schedule is to hold opening ceremonies and draw for the boats on Sunday afternoon, September 16, with one practice race to be held on Monday, September 17. Racing will be held on Tuesday, Wednesday, Friday and Saturday, September 22, at the club. Thursday is a planned "lay day". We will also organize

events during the evenings of the other races, for those who wish to participate.

As in years past, we will offer the hospitality of our homes to visiting Folkboaters and their families. In addition, we will assist all sailors with accommodations of their choice.

We have reserved 14 boats for visiting teams, and will allocate approximately 8 to our local racers. Of the 14, we have initially reserved boats for teams from each country on the basis of their participation in the 2005 SF Cup, as follows: Sweden (3), Denmark (3), Germany (3), England (2), Finland (1) and the

Netherlands (2). In addition, we will accept as an entrant anyone bringing a boat over from Europe (presumably with the intent to sell the boat after the regatta).

Information on the Regatta will be available on our Website www.sfbayfolkboats.org/

*Bill Madison & Don Wilson,
Regatta Co-Chairs
December 11, 2006*

*San Francisco Bay Folkboat Association
www.sfbayfolkboats.org
wmadison@joneshall.com
(Bill)
windansea@sprintmail.com
(Don)*



IDM 2007 in Radolfzell

„Alle zwei Jahre eine Meisterschaft“, hat sich das Wettfahrtleitererteam im Radolfzeller Yachtclub zum Ziel gesetzt. Nachdem 2005 die IDM der 420er Jollen stattgefunden hat, sind jetzt die Nordischen Folkeboote an der Reihe. Der Radolfzeller Yachtclub erwartet zahlreiche Meldungen vor allen aus dem norddeutschen Raum. Vielleicht sogar wieder mal aus der Heimat des Folkebootes?

Wir können eine professionelle Ausrichtung der DM erwarten da der Yachtclub Radolfzell, wie schon oben erwähnt, regelmäßig Meisterschaften ausrichtet.

Der Yachtclub ist mit knapp 800 Mitgliedern einer der größten Sportvereine in Radolfzell und gleichzeitig einer der ältesten Yachtclubs am Bodensee. Er wurde 1912 gegründet und ging zusammen mit dem Konstanzer Yachtclub und dem Bodensee-Yachtclub Überlingen aus dem damaligen Großherzoglichen Badischen Yachtclub hervor. Vom adligen Muff ist heute aber nichts mehr zu spüren. Tradition ist eine Sache und Leistungssport eine andere.

Sportliches Segeln auf internationalen Niveau war seit jeher ein Schwerpunkt beim Yachtclub Radolfzell. Allein in der vergangenen Saison konnten zwei Mitglieder den Titel eines internationalen Deutschen Meisters erringen und zwar in der Starbootklasse, Ulli Seeberger mit Lars Kiewning, und im Internationalen 14-

Fuß Dinghy. Beim Yachtclub Radolfzell ist der „Stützpunkt Untersee“ des Landes-Leistungszentrums untergebracht, wo Verbandstraining auch für Segler anderer Unterseevereine stattfinden.

Die örtliche Infrastruktur für eine Meisterschaft in der Kielbootklasse ist vorhanden. Radolfzell hat einen tiefgehenden Hafen, eine leistungsfähige Krananlage sowie ausreichend Abstellfläche für Boote, technische Ausrüstung und Transportfahrzeuge. Die Kontrollvermessungen für Segel etc. können in der angegliederten Halle stattfinden.

Ebenso stehen für die Organisation personell genügend Helfer zur Verfügung, vorrangig lizenzierte Wettfahrtleiter und Schiedsrichter. Für die praktische Durchführung der Wettfahrten stehen Motorboote bereit für Wettfahrtleitung und Jury, sowie Sicherheitsmaßnahmen.

Aktuelle Informationen unter:
www.folke-bodensee.de



Das schöne Radolfzell erwartet die Folkeboot DM

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT NORDISCHE FOLKEBOOTE



YACHTCLUB RADOLFZELL E.V.
1. BIS 8. SEPTEMBER 2007

Wichtige Informationen zu den behördlichen Zulassungsbedingungen und Unterbringung:

- Während der Regattawoche ist keine extra Bodenseezulassung notwendig.
- Die Woche vor der Veranstaltung kann als Trainingswoche deklariert werden und erfordert ebenfalls keine Zulassung.
- Nach der Regattaveranstaltung muß der Segler sich beim Landratsamt anmelden (der genaue Ablauf wird noch geklärt).
- Motoren müssen den Abgasbestimmungen am Bodensee entsprechen und brauchen eine Kurzzeitgenehmigung. (ev. einen Motor von einem Bodenseesegler ausleihen!)
- Es können Wohnwagen gemietet werden für eine Woche, evtl. auch früher, die Wohnwagen stehen dann bereit auf einer Wiese neben dem Yachtclub, gute sanitäre Anlagen sind im Yachtclub vorhanden. Die Anzahl der Stellplätze ist begrenzt. Adresse: Caramobil, 78333 Stockach/Bodmann, Heinrich Fahrstr. 1, Tel. 0 77 71/9 16 60
Ansprechpartner: Herr Wart oder Frau Köppen
www.Caramobilfreizeitpark.de
- Zimmer und Hotels in Radolfzell, Auskunft bei der Touristinformation: Telefon: 0 77 32/8 15 03; E-Mail: touristinformation@radolfzell.de
- Wer nicht mit dem eigenen Boot kommen kann oder möchte, es besteht eventuell auch die Möglichkeit ein Boot zur Verfügung gestellt zu bekommen. Info über: Rainer Willibald, Telefon: 0 77 35/12 40.



Travemünder Woche im Juli einplanen!

T.W. und Flotte Lübeck bieten wieder tolle Organisation

Vergesst bitte bei euren Regattaplanungen für dieses Jahr nicht die Travemünder Woche. Die Folkeboot-Regatten finden vom 28. bis 30. Juli statt. Im Hinblick auf die Deutsche Meisterschaft 2008, die in Travemünde ausgetragen wird, hat die TW in diesem Jahr einen sehr interessanten Ranglistenfaktor von 1,35.

Nähere Informationen zur TW und das Meldeformular (ab April) findet ihr im Internet unter www.travemuender-woche.net/index.phtml?start=1



Die Flotte Lübeck bietet zusammen mit der Travemünder Woche wieder die Möglichkeit preiswert auf dem Priwall im Internat der Berufsbildungsstätte zu logieren. Die Preise sind pro 3-Bett-Zimmer EURO 40,00, Frühstück und Lunchpaket pro Person EURO 10,00. 3 Personen mit Frühstück zahlen total EURO 70,00. Also preiswerter als im vergangenen Jahr. Die Buchung bitte bei mir (Heino Haase, siehe unten) aufgeben. Sie sollte bis zum 30. Juni erfolgen. Die Bezahlung erfolgt ebenfalls über mich.

Für Hotel oder Ferienwohnung kann ich den Lindenhof in Warnsdorf (5 Autominuten von Travemünde) www.lindenhof-warnsdorf.de oder in der Innenstadt das Hotel Haus-Soldwisch www.Haus-Soldwisch.de empfehlen. Bitte zeitig buchen. Ich freue mich über Eure Teilnahme an der Travemünder Woche und wünsche euch einen schönen Start in die Segelsaison!

Für Fragen stehe ich jederzeit zur Verfügung

Euer
Heino Haase
Flottenobmann der Flotte Lübeck
0170-20 15 143
Fax 04502-2315
heino.haase@haase-segel.de

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE SCHLEI:

ein grundlegender „Relaunch“, das heißt eine totale Renovierung und Neugestaltung der Homepage unserer Klassenvereinigung steht bevor! Voraussichtlich Anfang Mai ist Stapellauf für die neue www.folkeboot.de - schaut mal rein!

FLOTTE MÖHNESEE:

- Seminar Regelkunde für Segler - 14.4.07 am YCM <http://www.svnrv.org/lehrewesen/lehrgang.php?inr=193> Einfach klicken und online anmelden. Geht ganz schnell.
- Gemeinsames Eintrimmen der Folkebootflotte beim YCM am Samstag, 28.4.07. anmelden und Details bei Achim Cloer achim.cloer@cloer.de

- Wasserstand der Möhne wieder knapp zwei Meter unter Maximalstau - PFT Probleme noch nicht endgültig gelöst aber Konzentration stark verringert. Kein Gesundheitsrisiko beim Segeln oder Baden.

FLOTTE LÜBECK:

Flottenabend am 9. März war nicht der Segelei gewidmet, sondern dem Außenborder. Nils Gerstel, selbständiger Motorenfachmann, brachte das Thema sehr anschaulich „rüber“.

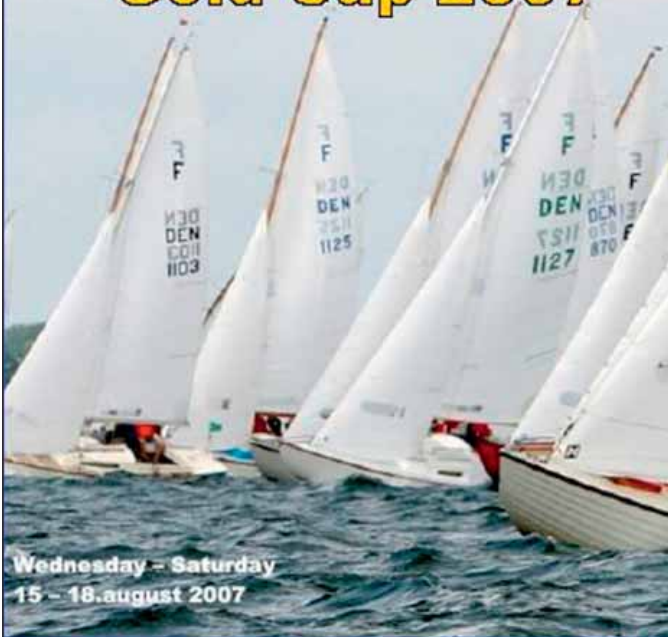
FLOTTE BERLIN:

Werner Behnke vom SVST (FG 488) neuer Flottenchef der Mini-Folkes in Berlin.




Nordic Folkboat

Gold Cup 2007



Wednesday - Saturday
15 - 18. august 2007

K E R T E M I N D E S E J L K L U B



Neue Class-Rules veröffentlicht

Die neuen Klassenvorschriften für das Nordische Folkeboot, gültig ab März 2007, stehen ab sofort auf der NFIA Homepage www.folkeboat.com zur Einsichtbereit. Es ist auch eine Übersicht der Änderungen dort verfügbar.

Bitte informiert jeden darüber, bei dem ihr meint, dass es wichtig für ihn sein könnte - insbesondere die Segelmacher, da sich die Vermessung des Großsegels geändert hat.

Eine deutsche Übersetzung der Neupassagen, der Änderungsübersicht oder des Gesamtdokumentes ist derzeit nicht offiziell zu haben. Im Zweifel gilt daher die englischsprachige Originalveröffentlichung vor allen individuell angefertigten landessprachlichen Übersetzungen.



Mitte Februar verstarb unerwartet im Alter von 72 Jahren

Dr. Ernst Jürgen Pilz,

Vater von Sönke Pilz, der vielfach mit Fritz Lübke sowie Hinrich Bracker segelte.

Er war Mitglied der DfV bis ca. 2005 und damals Eigner der „Seeschwalbe“, die heute noch nach Total-Überholung in der Flotte Lübeck beheimatet ist.

Wir trauern um unsern Segelkameraden

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Wie machen es die Besten?

Highlight des Winterprogramms der Kieler Flotte: Ein Abend mit Christoph Nielsen

Die Kieler Flotte hat am 5. Februar 2007 den amtierenden Deutschen Meister und Kieler Woche Gewinner 2006, Christoph Nielsen nach Strande eingeladen. Der Einladung nach dem Motto „wie machen es die Besten“ folgten mehr als 50 Folkebootsegler, dabei größere Gruppen der Flotten Flensburg, Schleib und Lübeck mit Ihren Flottenobleuten.

Jürgen Breitenbach leitete die Diskussion. Im Zentrum der Diskussion standen die Erfahrungen von Christoph, es wurde aber auch versucht, die Erfahrungen der Anwesenden, darunter drei ehemalige Deutsche Meister, mit einfließen zu lassen. Die interessantesten Fragen und Antworten folgen hier in Interviewform:

Frage: Ich habe das Boot mit dem Du in Warnemünde die Meisterschaft gewonnen hast, an Land gesehen. Beim Anblick des extrem fein geschliffenen Unterwasserschiffes kam mir die Frage „ist das ein Erfolgsfaktor“?

Christoph: Natürlich muss das Unterwasserschiff sauber und glatt sein, aber die Perfektion unseres Unterwasserschiffes hat eigentlich mehr unser Selbstbewusstsein gesteigert. Der Hintergrund war damals auch, dass ursprünglich ein

Weichantifouling gestrichen war.

Frage: Du segelst häufig andere Boote was ist dir dabei wichtig?

Christoph: Die Grundausrüstung sollte regattatauglich sein. Mast und Segel sollten zueinander passen. Ein Automatik-Traveller ist gegenüber einem Hahnepot von Vorteil, genauso wie eine Drehbasis mit Klemme für die Großschot. Dem Gewicht des Bootes messe ich keine entscheidende Bedeutung bei.

Frage: Du hast auch im letzten Jahr wieder mit unterschiedlichen Segelschnitten experimentiert?

Christoph: Ja, wir haben versucht die Segel flacher zu machen, sind aber letztlich wieder zum Standard-Schnitt von Raudaschl zurückgekommen.



Von hinten sticht die Biene... Nielsen (630) bei der DM 2006 in Warnemünde und beim Schnack



Frage: Du hast auch mal North gesegelt, warum hast du den Segelmacher gewechselt?

Christoph: North ist auch ok. Mir gefiel aber die Fock von Raudaschl besser, daher diese Wahl.

Frage: Wie lange kann ein Segel gefahren werden?

Christoph: Aus meiner Sicht kann das Grossegel 2 Saisons und die Fock eine Saison gefahren werden.

Frage: Wie trimmst du den Mast, z.B. welchen Mastfall benutzt du?

Christoph: Eigentlich fahren wir einen Standardtrimm mit ca. 60 cm Mastfall und nicht übermäßig festen Wanten. Wir trimmen allerdings das Vorsegel-Vorliek abhängig von der Welle und der Konzentrationsfähigkeit des Steuermannes. So trimmen wir das Vorsegel-Vorliek z.B. zur dritten Wettfahrt des Tages, wenn die Konzentration des Steuermannes schon etwas nachlässt, etwas weicher, so dass sich eine breitere Steuerspur ergibt.

Frage: Wie hältst du es mit dem Gewichtstrimm?

Christoph: An der Kreuz sollte die Crew erst ab 3 Windstärken im Cockpit sitzen, bei weniger Wind sollte ein Vorschoter in der Kajüte in Lee am Mast sitzen. Vor dem Wind beide Schotten vor das Vorstag, der Steuermann vor den Reitbalken.

Frage: Vor dem Wind kann ja auch einiges Schiefgehen?

Christoph: Wie schon gesagt sollten beide Schotten vor dem Vorstag sitzen und der Steuermann vor dem Reitbalken, dadurch wird die Wasserlinie länger und der Mast kommt in eine senkrechtere Position. Grundsätzlich sollte vor dem Wind der direkte Kurs zur Tonne gesegelt werden, Umwege lohnen sich nur selten. Die Fock sollte im rechten Winkel zur Schiffsmittellinie stehen, der Baum bis an das Wantgefiert sein, das Unterliek fahre ich fest. Vorteilhaft ist es vor dem Wind die Jumpstagen anzuziehen. Wir trimmen auch das Achterliek mit dem Baumniederhalter passend zu den Bedingungen.

Frage: Der Grundtrimm ist bei den meisten Folkebooten ähnlich, worin unterscheidet sich denn jetzt der Meister von den anderen?

Christoph: Einfach besser sein. Es ist doch so, dass in einer Meisterschaft eigentlich fast alle gleich schnell fahren. Also liegt der Unterschied in der schnelleren und besseren Trimmanpassung auf geänderte Bedingungen, wie z. B. nach dem Start, einer Änderung der Windstärke oder der Wellenbedingungen. Das geht nur mit viel Segeltraining und Erfahrung.

Frage: Wie bereitet sich der Meister langfristig bzw. kurzfristig auf eine Regatta vor?

Christoph: Wir nehmen uns jeden Winter einen Schwerpunkt vor, wie z.B. im letzten Winter die Segel. Wir haben auch unsere Ernährungsgewohnheiten umgestellt, dort wo es früher ein Mars gab, gibt es heute Nudeln, speziell auch bei den langen Segeltagen von hochrangigen Regatten hat sich das bewährt.

Ansonsten schauen wir uns die Wetterkarten und Prognosen an. Aber selbst bei Hilger Erdmann oder Meeno Schrader, die ja Vorhersagen für unsere Regattgebiete machen, sind die Prognosen meist nicht zutreffend.

Frage: Gibt es spezielle Tricks für eine gute Wende?

Christoph: Eigentlich nicht. Wir machen die Segel vor der Wende etwas los um Speed zu bekommen. Vor der Wende wird entschieden, ob wir hoch oder tief aus der Wende kommen wollen, was sich in der entsprechenden Schotstellung niederschlägt. Rollwenden mögen gut sein, wir haben sie aber noch nicht perfektioniert.

Frage: Und nach der Wende, gibt es Geheimnisse eines guten Steuermannes?

Christoph: Grundsätzlich sollte die Pinne immer ruhig gehalten werden. Gerade auch vor dem Wind kann man durch zu intensives pinnieren schnell einen Platz verlieren.

Frage: Wie ermittelst Du den ersten Schlag nach dem Start?



Christoph: Da das Startschiff meist in der Mitte der Bahn liegt, ist die erste Kreuz derart kurz, dass fast nur der gute Start darüber entscheidet, wer als erster an der Tonne ist. Egal ob linke oder rechte Seite des Kurses, man sollte auf jeden Fall auf seiner Seite gewinnen. Ansonsten schauen wir auf tiefliegende Wolken und versuchen die Böen optimal mitzubekommen.

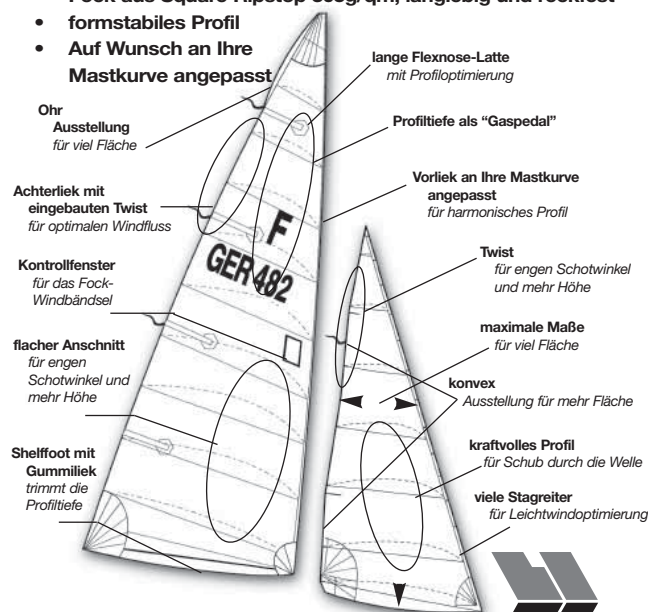
Frage: Sonstige technische Hilfsmittel?

Christoph: Wir benutzen den elektronischen Taktik-Kompass, aber nicht mit allen möglichen Funktionen. Wir markieren unsere Trimmeinstellungen durch Tapemarken oder durch wasserfeste Filzstifte.

*Fragen und Antworten aufgezeichnet von
Elke und Jürgen Breitenbach
(F-Ger 417)*

Die Folkeboot Segel - mit den eingebauten Vorteilen

- Großsegel aus Contender 6,52oz, langlebig und reckfest
- Fock aus Square Ripstop 305g/qm, langlebig und reckfest
- formstabiles Profil
- Auf Wunsch an Ihre Mastkurve angepasst



HAASE SEGEL

Der Segelmacher Ihres Vertrauens.

Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde

Telefon 04502/2038 • Telefax 04502/2315

www.haase-segel.de • E-mail: info@haase-segel.de



Traute Genthe

Unsere neue Technische Obfrau stellt sich vor



Hallo liebe Folkebootgemeinde,

in der **FOLKE NEWS** 4/06 hat Euch Michel schon kurz Eueren oder besser Eure neue T.O., sprich technische Obfrau, vorgestellt.

Viele, die bei der Jahreshauptversammlung 2006 in Missunde waren, wissen, wie meine Wahl zustande kam.

Da sich keiner aus dem Folkeboot-Urgestein bereit fand, das Amt des T.O. zu übernehmen und man eine

T.O.-lose Saison vorschlug (finde ich persönlich unmöglich), müsst Ihr Euch nun mit mir arrangieren.

Ich habe in den letzten Monaten, in denen ich mich mit der Überholung meines Holzfolkes beschäftigt und weiter beschäftige, dauernd die Klassenvorschriften gewälzt. Daher dachte ich spontan, das Amt des T.O. könne mir schon liegen. Ich habe eine Schwäche für Technik, Handwerk und Werkzeug. Nicht besonders weiblich, wird mancher von Euch denken, aber ich stehe und stand immer dazu.

Das ist auch der Grund, weshalb ich an meinem Boot fast alles selbst mache, und nicht, weil ich der Kieler Yachtclub Werft in Strande und Uwe Baykowski mein Boot nicht anvertrauen würde. In allen schwierigen Fragen hole ich mir bei Uwe Rat und mein Mast wurde bei ihm auch verlängert und lackiert, was ich mir nicht zutraute.

Ausgerechnet ein Newcomer in der Folkebootzene ist nun Euer T.O. Jedoch bin ich schon nach zwei Saisonen eine überzeugte Folkebootseglerin. Ich werde mir Mühe geben und mir nicht auf der Nase herumtanzen lassen, gebt Euch keinen Illusionen hin, dass ich etwa Regelverstöße durchgehen ließe.

Übrigens ist es das erste Ehrenamt meines inzwischen 63 Jahre dauernden Lebens.

Ich segle mein Leben lang und habe selbst aktiv mit 8 Jahren in einem Klinkerdinghi mit Luggersegel wie heute der Opti angefangen. Der Opti wurde erst später erfunden. Mit 14 Jahren, ich war inzwischen zum Hilfsausbilder an der Hanseatischen Yachtschule Chiemsee aufgestiegen, bekam ich von meinen Eltern einen Leo Mader Korsaren, den ich bis zu meiner Ehe segelte. Fahrten segelte ich derweil natürlich mit meinen Eltern auf deren Dickschiff und mit der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg.

Vor 17 Jahren zog ich ins Olympiazentrum in Kiel-Schilksee und zur gleichen Zeit wechselte ich als aktives Mitglied in den Kieler Yacht Club. Da bin ich immer noch. Meinen weiteren seglerischen Werdegang könnt Ihr meinem Bericht in dieser FolkeNews entnehmen.

Ich wünsche uns allen eine mindestens so gute Segelsaison wie 2006,

*Eure T.O. Traute Genthe
von der Flotte Kiel mit dem
„Boerresen“ FG1040*

Übrigens: ich suche noch eine alte deutsche Segelnummer für mein Boot. Wer kann mir helfen und kennt ein schrottreifes oder verschrottetes Folke?



*Trautes „zweiter Wohnsitz“ -
zur Saison ist alles fertig!*

Nord. Folkeboot

Lindbau 1970

Erstklassiger, neuwertiger Zustand

36 Jahre in einer Hand,

kaum Gebrauchsspuren

Beplankung ohne Äste, wenig Plankenstöße

Ein Lind'sches Kunstwerk im Originalzustand

Preis: 22.500 Euro incl. Winterüberholung

Tel.: 01 75-9 30 57 39

VERKAUF

Nord. Folkeboot F-G 627

Folkebootcentralen Kerteminde 1987,

GFK weiß,

aus erster Hand, wenig gesegelt,

komplett ausgestattet,

incl. Außenborder Johnson 8 PS,

Liegeplatz Kiel-Düsternbrook

VHB 21.500,- €

Tel. 01 72-4 07 09 40



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 zirka 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 FOLKE NEWS
- 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. Karl-Peter Nielsen
Jägerstr. 13a, 12209 Berlin
030/3 27 96 70, Fax 030/32 79 67 27
dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

2. Vorsitzender

Klaus Löffler
Sandstr. 36, 13593 Berlin, 030/3 62 60 01

Kassenwart

Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
041 01/4 61 33
miniundhika@kabelmail.de

Sportwart

Stefan Rosehr
Teichstr. 3a-5a, 23558 Lübeck
04 51/4 00 55 55
iits GmbH, Hafenstr. 33, 23568 Lübeck
SRosehr@edvs.de

Pressewart/Redaktion

Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
025 32-70 90, Fax 025 32/70 91
presse@folkeboot.de

Technische Obfrau

Traute (-Maria) Genthe
Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel
Tel. 04 31/6 64 66 61, Fax 6 64 66 90
traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

Eigner	Euro 45,-
Mitsegler	Euro 25,-
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: DEUTDE33
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 www.folkeboot-berlin.de

Rainer Birkenstock
Mommensenstr. 62, 10629 Berlin
Tel. 030/881 1267, Fax 881 5724
rai.birkenstock@t-online.de

Bodensee www.folke-bodensee.de

Norbert Herrmann, Tel. 075 41/98 1945
Mozartstr. 4, 88097 Eriskirch
E-Mail No. Herrmann@t-online.de

Eckernförde

Hinnerk Blenckner, Tel. 043 54/99 63 80
Haller Weg 17, 24357 Götheby-Holm
blenckner@mediaprint-percom.de

Essen www.folkeboote-essen.de

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

Flensburg www.f-ger.de

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

Hamburg

Ute Kowitz, Tel. 040/8 80 27 41
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg,
ute.kowitz@web.de

Kiel

Ulf Kipcke, Tel. 043 21/52 89 95
Looper Weg 20, 24536 Neumünster
rakipcke@t-online.de

Lübeck www.folkeboot-luebeck.de

Heino Haase, Tel. 045 02/20 38, priv. 41 94
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
heino.haase@haase-segel.de

Mölnesee www.folkemoehne.de

Achim Cloer, Tel. 02932/62 97-29,
Fax 02932/62 97-129
Von-Siemens-Str. 12, 59757 Arnsberg
flotte.moehnesee@folkeboot.de

Impressum

Schlei www.folkeboot-schlei.de

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

V-Mann Folke Junior:

Hartwig Sulkiewicz, Tel. 044 51/27 92
Am Sande 29, 26316 Varel

FOLKE NEWS

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

Herausgeber:

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktion und Anzeigen:

Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
025 32-70 90, Fax 025 32/70 91
presse@folkeboot.de

Satz und Druck:

Druck-Center Uwe Mussack
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 046 61/22 44, Fax 046 61/51 86
www.druck-center.de
info@druck-center.de

Bezugskosten:

im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis € 5,00 plus Versand

Nächster Redaktions- und Anzeigenabschluss ist der 10. 06. 2007

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

Hamburg
Rolf Polläh, Hamburg
Telefon: 040/82 72 10

Kiel

Fritz Lübke, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 043 49/90 97 98

Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Mölnesee, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde
siehe Flotten-Obleute

iits gmbh

Hafenstraße 33, 23568 Lübeck
Tel. 04 51/8 71 74 60
Fax 04 51/8 71 74 73

INTERNET-LINK:

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



Die FOLKE NEWS wird auf chlorfrei 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
☐ Eigergemeinschaft ☐ 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



Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!



Manfred Pütz
Heisinger Str. 463
45259 Essen
Tel. 0201-464711
Bootseigner FG 1038
Flotte Essen

Karsten Alfke
Moltkestr. 13
24105 Kiel
Tel. 0431-8951703
Bootseigner FG 813
Flotte Kiel

Gerhard Buchholz
Gravensteiner Str. 117
24159 Kiel
Bootseigner FG 802
Flotte Kiel

Christian Frese
Moltkestr. 20
25436 Uetersen
Tel. 04122-7331
Bootseigner FG 712
Flotte Hamburg

Andreas Waubke
Forstmannstr. 50
45239 Essen
Tel. 0201-8405353
Bootseigner FG 1000
Flotte Essen

Frank Mörsfelder
Oststr. 18
45468 Mülheim
Tel. 0208-390209
Flotte Essen

Lutz-Bodo Tausend
Maxim-Gorki-Str. 16
15732 Eichwalde
Tel. 0172-2179366
Bootseigner FG 580
Flotte Berlin

Matthias Beck
Konrad-Heilig-Str. 7
88630 Pfullendorf
Tel. 07552-8555
Bootseigner FG 184
Flotte Bodensee

Klaus Glöckner
Damaschkestr. 13
57074 Siegen
Tel. 0271-56569
Bootseigner FG 271
Flotte Eckernförde

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

Kleine Bitte des Kassenwartes:

Mitglieder der DFV, die seit 2004 eine neue E-Mail-Adresse bekommen haben, mögen diese doch bitte gelegentlich bei Mini Heise (miniundhilka@kabelmail.de) bekanntgeben, damit die Mitgliederliste aktualisiert werden kann.

Heini meint...



Heini ist ein ganz normaler Segler. Kein Spitzensportler, aber auch kein Döskopp. Eben wie Du und ich. – Und er hat eine Meinung, das hat er einigen Zeitgenossen voraus. Er beobachtet scharf und äußert seine Meinung auch. Die muss nicht unbedingt die unsere sein, aber lassen wir ihn mal! – Heini wird in unregelmäßigen Abständen an dieser Stelle etwas äußern. Als Anregung oder zum Schmunzeln. Und vielleicht erkennen wir in der einen oder anderen Meinung uns selber wieder.

Bei Euch funkt's wohl

Wer von Euch hat ein Funkgerät auf seinem Folkeboot installiert? Nicht viele? Kann ich mir denken. Nach den neuen Regeln scheint das aber zumindest für Fahrtensegler unumgänglich. Denn wer kann schon ausschließen, mal in „unsichtiges Wetter“ wie etwa eine Regenfront zu geraten? Und dann gilt offenbar die Ausrüstungspflicht, ob Folkeboot oder Megayacht. Und damit nicht genug. Wo ein Funkgerät an Bord ist, muß der verantwortliche Schiffsführer (ein Crewmitglied reicht nicht) zwingend den für das Fahrtgebiet vorgeschriebenen Befähigungsnachweis vorweisen.

Wer gemeint hat, er kann, etwa weil er sowieso

nie chartert sondern nur mit seinem guten alten Folkeboot herumschippert, auf den Erwerb der Lizenzen Short Wave Certificate (SRC) und für Binnen (z.B. Ijsselmeer) UBI verzichten, liegt falsch.

Selbst die alten Funklizenzen werden in einigen Fahrtgebieten (z.B. Kroatien) nicht mehr anerkannt, man muß sie, womöglich, umschreiben oder auch wieder die Schulbank drücken.

Habt Ihr auch alle ordentlich Platz in den Folkes für die Funkgeräte? Und ohne Lichtmaschine genügend Strom? Das Ganze ist doch ein Hohn! Dazu werden die Kursinhalte für die Funklizenzen mit Rechtlichem und Technischem

derartig aufgebläht, daß sie schon an den Umfang eines PKW Führerscheines reichen. Klar, die Meere werden enger mit so vielen Wassersportlern, aber muß man denn wirklich den Zugang zu unserer geliebten Freizeitschipperei durch solche Mittel erschweren? Und dann die Kosten. Für beide Lizenzen (SRC und UBI) ist man leicht mit 250 bis 300 Euro dabei. Das riecht doch ganz gemein nach Umsatzmaschine und Mausecheln zwischen Behörden, DSV und Segelschulverband. Ich finde, bei Euch piept's, äh funkt's wohl!

Euer
Heini



Die Traditionsveranstaltung mit den „leicht anderen“ Regeln Sessan-Pokal 2008 wieder in Berlin

Nach den großen internationalen Erfolgen in den Jahren 1989, 1993 und 1997 soll nun der Sessan-Pokal im Jahre 2008 wieder beim Segler-Verein Stößensee in Berlin stattfinden. In diesem Jahr ist Jägerspris, Dänemark an der Reihe.

Der SVSt ist auch einmal wieder von der NFIA gebeten worden, diesen internationalen Folkeboot-Mannschaftskampf auszurichten.

Die Regatten sollen am 19. und 20. April 2008 stattfinden.

Mit der stärksten Folkebootflotte im Rücken und mit der Erfahrung der Ausrichtung mehrerer Meisterschaften und dem Goldpokal von 1995 ließ sich der SVSt nicht lange bitten, den Sessan-Pokal ein weiteres Mal in Berlin durchzuführen.

Neben dem Goldpokal, der inoffiziellen Weltmeisterschaft, und dem San-Francisco-Cup gehört der Sessan-Pokal zu den großen internationalen Regattaserien der Folkeboote.

Wie bekannt, gehören jeweils zwei Boote zu einer Mannschaft. Traditionell stellt die gastgebende Flotte die Boote. Die Gäste kommen mit Steuernmann/frau, Vorschotmann/frau und in der Regel mit ihren Segeln. Der jeweilige Bootseigner oder eine Vertrauensperson segelt als drittes orts- und bootkundiges Mannschaftsmitglied mit. Die Boote werden während der Eröffnungszeremonie am Vortag verlost und liegen alle im Hafen des SVSt.

Noch ein Wort zur Historie:

Nachdem im Jahre 1952 die erste Folkebootregatta vor Göteborg zwischen schwedischen und dänischen Seglern stattfand, stiftete die schwedische Sessan-Reederei (heute Stena-Line) 1957 einen Pokal zur Förderung der Freundschaft zwischen Folkebootseglern aus Dänemark und Schweden. Damit ist der Sessan-Pokal die älteste internationale Folkebootregatta. Am Anfang wurden nur Teams aus verschiedenen Städten gebildet. Da aber nie irgendwelche Statuten für diese Regatten bestanden, bildeten sich bald auch Mannschaften aus Regionen und Ländern oder auch gemischte Renngemeinschaften.

Vor allem wurde der Sessan-Pokal schnell eine echte internationale Veranstaltung, offen für alle Folkebootländer!

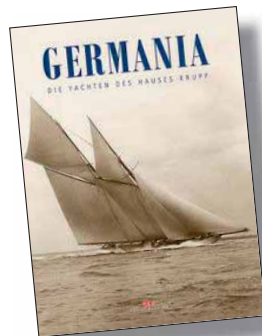
Alle Flotten sind hiermit herzlich eingeladen, Mannschaften zu bilden und im April 2008 zum Sessan-Pokal nach Berlin zu kommen!

Klaus Löffler/ Klö



Wie Weihnachten, Ostern und Kieler Woche zusammen!

Ein historisch umfassender Bildband, wie man bislang (im deutschsprachigen Raum) zum Thema Yachtgeschichte so noch nicht sah, dazu von erschlagendem Format (bei Regatta von Bord!). Seit Kristin Lamertings Dissertation zum Thema "Meteor- die kaiserlichen Segelyachten" (Dumont 1999) hat es keine so technisch, sozial- wirtschafts- und diplomatiegeschichtlich tiefgehende Analyse der Rolle des Yachtsports in der kaiserlich deutschen Politik (und andersherum)



gegeben. Die Familie Krupp, ihre Politik, Max Oertz, die sechs Germanias in vielen neuveröffentlichten Bildern und spannenden Zusammenhängen, und davon, wie der Segelsport instrumentalisiert werden kann. Yachten im Dienst von nationaler Ambition bis Völkerverständigung. Ein opulenter, ja luxuriöser Band mit Tiefgang. Und das nicht nur zur Weihnachtszeit. *mh*

**Svante Domitzlaff/
Alexander Rost:**
**„Germania. Die Yachten
des Hauses Krupp“**

368 Seiten, 225 s/w und 54
Farbfotos, 11 Zeichnungen,
gebunden im Schutzum-
schlag, Delius Klasing
Verlag, Bielefeld 2007,
ISBN 978-3-7688-1840-7,
EUR 49,90



Kommt nur die Hälfte an?

Beratung und Schulung mit den
Schwerpunkten Mitarbeiter-Führung,
Teamentwicklung / Change Management &
kundenorientierte Kommunikation

Dr. Stefan Goes · Hafenstraße 33
23568 Lübeck · 0451 - 88 18 51 0
www.communicare.de

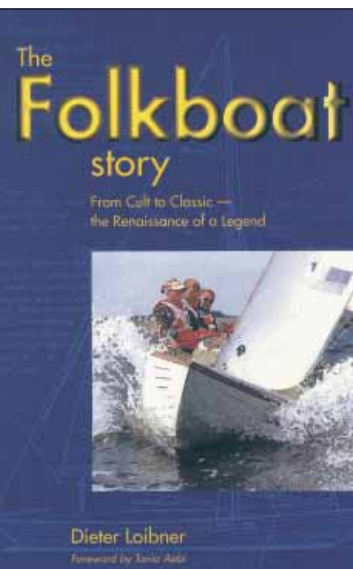

communicare die Sprachpartner

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



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



Habt Ihr Interesse an den kompletten Folke-News-Jahrgängen 2000 und 2001?

Aus Rückläufern können wir anbieten:

Folke-News 2000, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Folke-News 2001, Heft 1 bis 4	Euro 8,00

① Anstecknadel	Euro 12,00
③ Folkebootstander	Euro 9,50
④ Folkebootaufnäher	Euro 7,50
⑤ Autoaufkleber	Euro 1,50
⑥ Base-Cap	Euro 11,00
⑦ Weste	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

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.