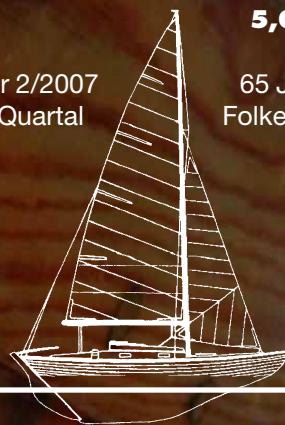


FOLKE NEWS

Nummer 2/2007
2. Quartal

5,00 €

65 Jahre
Folkeboot



Alles neu bei www.folkeboot.de



Regatten: Die ersten sind gesegelt

Reparatur: Weiches Decks laminat selbst erneuert

Törns: Sommer mit Habibi

Technik: Ein „Holzwurm“ über Masten



Nordic Folkboat

www.folkboat.dk





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

Lesetipp:

„Finding the Sailor within you – and a Nordic Folkboat“

Der Ruf der See

Am letzten Sonntag im August hat mich Esa, ein reizender finnischer Bekannter, Dagmar und mich auf einen Tagestörn übern Fjord in seinem 25 Fuß hölzernen Nordischen Folkeboot eingeladen. Ich war nicht mehr segeln gewesen seit ich vor 30 Jahren in England eine Jolle gehabt hatte, und ein Boot hatte ich seit über 20 Jahren nicht mehr besessen, seit ich Norwegen verlassen hatte. (...) Aber ich hatte das Meer vermisst und mein Körper erinnerte sich mit jeder Faser ans Segeln (...) Esa war so großzügig, dass ich acht der neun Stunden unseres Törns die Pinne haben durfte, und das Ganze war ganz einfach das beste, was mit meinem Körper geschehen ist, seit dem Herzinfarkt vor vier Jahren und vielleicht in meinem ganzen Leben...

So fängt, wenn auch auf englisch, die mit schönen Fotos aus dem hohen Norden illustrierte Story an, wie David Kettlewell auf seine alten Tage zum Segeln zurück und zum Folkeboot findet. Wir finden 's im Internet. <http://www.new-renaissance.com/folkboat/>



Nordic Folkboat Gold Cup 2007



Wednesday – Saturday
15 – 18. august 2007

KERTEMINDE SEJLKLUB



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

es war zugegeben ein langwieriges Unterfangen und wurde zu Recht von unseren Mitgliedern angemahnt. Aber jetzt haben wir es geschafft! Seit Mitte Mai steht unsere Webseite mit neuem Layout und einigen weiteren Änderungen im Internet: www.folkeboot.de. Schaut Euch die Seite an, erfüllt sie mit Leben, indem Ihr den einen oder anderen großen oder kleinen Beitrag dazu zur Verfügung stellt (Berichte, Fotos, Tipps rund ums Folkeboot). Wenn Ihr Verbesserungsvorschläge habt, wendet

Euch an unseren Pressewart, unseren zweiten Vorsitzenden oder mich.

Wenn es auch verständlich ist, dass Ihr am liebsten auf Eurem schönen Boot über die Wellen gleitet, Euch auf eine faire Wettfahrt oder einen schönen Törn konzentriert, so muss ich Euch doch für einen Augenblick in den seglerischen Alltag zurückholen: Auch Ihr habt Verantwortung für das Geschehen innerhalb unserer Vereinigung. Bei unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung am

Möhnesee sind Neuwahlen für verschiedene Vorstandspositionen auf der Tagesordnung, z.B. Sportwart, Pressewart und 1. Vorsitzender. Wenn Ihr Interesse habt, jemanden wisst, der gern möchte oder wissen wollt, welche angenehmen Dinge mit so einem Amt verbunden sind, fragt die jeweiligen Amtsinhaber. Meldet Euch, falls Ihr an einem Amt Interesse habt.



Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen

DFV - Windows Internet Explorer
<http://www.folkeboot.de/>
 Datei Bearbeiten Ansicht Favoriten Extras ?
 DFV

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.
 DFV Sport Fahrten Die Flot

Sie sind hier: DFV

Suche

DFV
 ► Ziele + Aufgaben
 ► News
 ► Geschichte
 ► Was ist ein Folkeboot?
 ► Kontakt
 ► Mitglied werden
 ► Verwaltung
 ► Login

Es begrüßt Sie die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.
 Herzlich willkommen zu unserer komplett überarbeiteten und deutlich erweiterten Internetpräsenz!

Wir haben uns bemüht, deutlich mehr Service und konkreten Nutzen anzubieten: unseren Mitgliedern und allen, die am Folkebootsegeln Interesse spüren oder sich nur einmal über einen Aspekt davon informieren wollen, oder die weitere Referenzen für Informationen oder konkrete Kontakte und Aktivitäten ums Nordische Folkeboot suchen.

Seien Sie herzlich eingeladen, durch diese Seiten zu surfen und unsere jetzt deutlich besser "ausgeleuchtete" Welt des Nordischen Folkebootes zu entdecken!

Das Nordische Folkeboot ist beim DSV seit Jahrzehnten als "Anerkannte ausländische Bootsklasse" anerkannt und registriert. Das bedeutet, daß dieser Bootstyp, obgleich nicht in Deutschland entstanden und ursprünglich hier beheimatet, die vom Deutschen Segler-Verband aufgestellten Richtlinien erfüllt und damit einen Klassenstatus im Deutschen Segler-Verband hat.

"Klassenboote haben Anspruch auf Registrierung, Vermessung und Zulassung zu Verbandsregatten. Die Eigner der Klassenboote schließen sich in Klassenvereinigungen zusammen." So heißt es beim DSV, und das ist die Grundlage für viele Vorteile, die die Mitgliedschaft in der Klassenvereinigung für den Regatta- und auch den Tourensegler hat, von Diebstahlprävention, Information, Registrierung, Beratung, Betreuung bis hin zu günstigen Klassentarifen bei Versicherern. Ganz abgesehen von der legendären Kameradschaft der Folkebootsegler und dem unbegrenzten Spaß am Segeln mit

13.03.2007: Achtung, Änderung der Klassenvorschriften!
 Die neuen Klassenvorschriften betreffend Segelvermessung stehen ab sofort auf der NFIA-Homepage www.folkeboat.com zur Verfügung. Da sich auch die Vermessungsvorschriften für das Großsegel geändert haben (Haase-Ohren), ist diese Änderung für viele Folkebootsegler wichtig.

06.02.2007: Ankündigung weiterer Regatten
 2007:
 Sessan-Pokal: Jägerspris, DEN
 Goldpokal: 15.8.-18.08.: Kerteminde, DEN
[weitere Termine](#)



Staader Pokalregatta der Folkeboote am 12./13. Mai 2007

Qualifizierungsregatta zur Deutschen Meisterschaft in Radolfzell



Vier Wettfahrten am Samstag „im Sack“, und das bei tollstem Wetter, da konnte man sich sonntags ausruhen.

14 Folkes gingen bei traumhaftem Segelwetter bei der Staader Pokalregatta an den Start. Windstärken zwischen 4 – 6 Beaufort, eine Welle die trotzdem noch zu ertragen war, da die Regatta überwiegend in der Staader Bucht stattfand und diese bei Westwind noch ganz gut geschützt ist.

Sonnenschein und Alpensicht, wobei es für die Folkebootsegler dieses Mal genügend zu tun gab als es auf den up und down Kurs ging, so dass keine Langeweile aufkam.

Vier spannende Wettfahrten konnten dank weiser Voraussicht von Wettfahrtsleiter Hans Jürgen Ewald durchgeführt werden.

Die Folkeboote lagen bei die-

sen Windbedingungen fast immer dicht beieinander und es gab spannende Wettkämpfe und Zieleinläufe.

Am nächsten Tag sollte noch eine Wettfahrt stattfinden, fünf waren ausgeschrieben, aber wie vorausgesehen setzte sich die Föhnlage durch und es gab am Sonntagmorgen keinen Wind mehr.

Die Segler sahen das gelassen, da sie ja schon vier Wettfahrten in der Tasche hatten. Bis zur Preisverteilung um 13:00 Uhr konnte man ganz entspannt die ausgezeichnete Gastfreundschaft und Bewirtung des Staader-Seglervereins genießen.

Liane Wilibald
FG 705

Das Ergebnis mit einem Streicher ergab folgende Plazierungen:

- | | | |
|------------|---------|--|
| 1. Platz: | FG 705 | Willibald Rainer, Willibald Liane, Weiermann Alois, YC-Gaienhofen |
| 2. Platz: | FG 873 | Häusler Peter, Wohlbold Gerhard, Deckel Ingo, YC-Radolfzell |
| 3. Platz: | FG 635 | Herrmann Norbert, Kaspar Elly, Jahnke Olaf, Kressbronner-Segler |
| 4. Platz: | FG 1031 | Graf Martin, Rehm Christoph, Ludwig Christoph, YC-Iznang |
| 5. Platz: | FG 461 | Kunze Gerhard, Ober Ulli, SV Purren-Konstanz |
| 6. Platz: | FG 591 | Graf Roland, Böse Christiane |
| 7. Platz: | FG 184 | Beck Mathias, Konath Thomas, YC-Staockach |
| 8. Platz: | FG 981 | Fritz Rainer, Fritz Christian, YC-Gaienhofen |
| 9. Platz: | FG 697 | Zimmermann Egon, Schmid Karl, YC-Meersburg |
| 10. Platz: | FG 475 | Trunz Andreas, Schöttke Horst, Kreuzer-Abteilung |
| 11. Platz: | FG 219 | Ulrich Rüdiger, Gunkel Elisabeth, Knappmeier Tobias, SV-Staad |
| 12. Platz: | FG 220 | Beyerle Erika, Lotz Martin, Konstanzer-YC |
| 13. Platz: | FG 378 | Rothfuss Florian, Trunz Michael, Rothfuss Erwin, Kreuzer-Abteilung |
| 14. Platz: | FG 998 | Miller Bernd, Miller Isolde, WSC |



YACHT-CLUB RADOLFZELL E.V.

Bodensee - Untersee

Internationale Deutsche Meisterschaft 2007 in der Nordischen Folkeboot-Klasse 1. September – 8. September 2007 in Radolfzell am Bodensee - AUSSCHREIBUNG

Veranstalter: Deutscher Segler-Verband

Durchführung: Yacht-Club Radolfzell

Wettfahrtleiter: Bertram Schall, Yacht-Club Radolfzell

Obmann des Schiedsgerichtes: Michael Zeiser, Segel-Club Bodman

Revier / Bahn: Bodensee, Bereich Untersee, Luv – Lee Bahn mit luvseitiger Ablaufboje
(siehe Bahnskizze, Anlage Segelanweisung)

Wettfahrttage: Montag, 3. September 2007 bis Samstag, 8. September 2007, 8. September 2007: Reservetag.
Der Reservetag kommt nur dann zur Anwendung, wenn bis zum 7. September 2007 keine 4 gültigen Wettfahrten zustande gekommen sind.

Startzeiten: 1. Wettfahrt: Montag, 3. September 2007, 11:00 Uhr.

Die Auslaufbereitschaften zu den weiteren Wettfahrten werden jeweils an der Tafel für Bekanntmachungen (Schaukasten am Clubhaus des YCRA) bekannt gegeben.

Wettfahrtanzahl: Es sind bis zu 8 Wettfahrten vorgesehen.

Ankündigungssignal zur ersten Wettfahrt: Montag, 3. September 2007, 10:55 Uhr

Letzte Startmöglichkeit: am 8. September 2007 wird nach 13.00 Uhr nicht mehr gestartet.

Höchstteilnehmerzahl: keine Begrenzung, Meldeberechtigung gemäß MO 5.1

Kontrollvermessung: Samstag, 1. September 2007 ab 9.00 Uhr (Mehrzweckhalle)
Sonntag, 2. September 2007 ab 9.00 Uhr (Mehrzweckhalle)

Es werden keine Erstvermessungen durchgeführt. Es können nur 2 Segelsätze pro Boot vermessen werden.

Ranglisten-Faktor: 1,55

Meldestelle: Bertram Schall, Jahnstr.22, 78315 Radolfzell, e-mail: bertram.schall@ycra.de

Telefon: 0 172 9 87 51 72, Telefax: 07732-7130

Weitere Infos unter www.ycra.de und direkt über e-Mail: bertram.schall@ycra.de

Meldeschluss: 13. August 2007.

Es gilt das Datum des Eingangs bei der Meldestelle. Nachmeldungen werden nicht angenommen.

Meldegeld: Das Meldegeld beträgt 150 Euro pro Boot und ist bis zum 13. August 2007 auf das Konto 40 000 22 bei der Sparkasse Singen-Radolfzell, BLZ: 692 500 35 zu zahlen. Eine angenommene Meldung wird erst durch Zahlung des Meldegeldes gültig. Nur bei Ablehnung der Meldung wird das Meldegeld zurückerstattet. Wertung (Punktsystem): Die Deutsche Meisterschaft wird nach dem Low-Point System gemäß WR Anhang A gewertet. Die Zahl der Streicher richtet sich nach MO 10

Deutscher Meister bzw. Deutsche Meisterin des DSV ist der/die punktbeste Segler/in bzw. Mannschaft

Preise: Preise für die Deutsche Meisterschaft gibt der DSV für den/die Sieger/in bzw. die siegreiche/n Mannschaften sowie für den 2. und 3. Platz. Ehrenurkunden werden vom DSV für die 1. bis 6. Plätze vergeben. Der/Die Sieger/in bzw. die siegreiche Mannschaft trägt den Titel:

Deutsche Meister/Deutsche Meisterin der Nordischen Folkeboot Klasse 2007

Punktpreise für die ersten zehn Mannschaften sowie Sonderpreise

Segelanweisungen: Die Segelanweisungen sind am Samstag, 1. September und Sonntag, 2. September 2007 jeweils von 12:00 Uhr - 17:00 Uhr im Regattabüro (Mehrzweckhalle) erhältlich.

Steuermannsbesprechung: Montag, 1. September 2007 um 9:00 Uhr, Mehrzweckhalle Yacht-Club Radolfzell.

Liegeplätze: Yachthafen, Yacht-Club Radolfzell

Veranstaltungen: siehe getrenntes Rahmenprogramm (www.ycra.de)

Unterkunft:

Radolfzell: Touristinformation Radolfzell: Bahnhofplatz 2, 78315 Radolfzell (www.radolfzell.de)
Tel.: 0 77 32 / 81-500; Fax: 0 77 32 / 81-510

Moos: Touristinformation Moos: Bohlingerstr. 18, 78345 Moos (www.moos.de)
Tel.: 0 77 32 / 99 96 17; Fax: 0 77 32 / 99 96 20

Stellplätze: Stellplätze für Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte sind direkt beim Yachthafen. Die Anzahl der Stellplätze ist begrenzt. Verteilung nach Eingangsdatum der Meldung



Ranglisten-Regatta der Folkeboote: Trudelmaus Pokal 2007



Kieler
Bootsschau
Gerald Pfeffer



HELLWIG
Folkebootmacher



Kieler Volksbank



Wir danken unseren Sponsoren: Laboer Regatta Verein

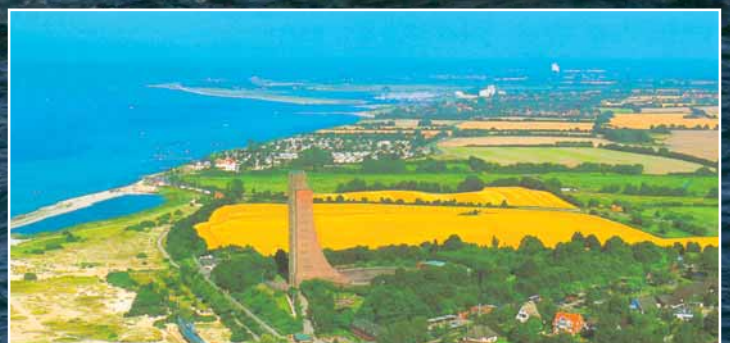


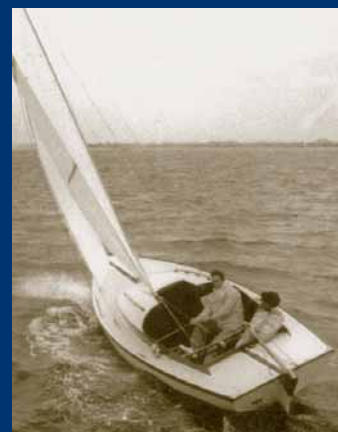


Christoph Nielsen holt den Pokal

Die schönsten Bilder von der KW-Bahn vor Laboe

(Fotos: Regina Augustin)





„Trudelmaus“
FG216 an der
Kreuz: 1971



Die Ergebnisse

1	GER 658	„Chiquita“, Christoph Nielsen	SV 03
2	GER 466	„Paula“, Walther Furthmann	YCS
3	GER 417	„Till“, Jürgen Breitenbach	SVS
4	GER 348	„Puck“, Dr. Niko von Bosse	SVK
5	GER 911	„Caboré“, Joachim Bleifuß	SSC
6	GER 731	„Positiv“, Stefan Rosehr	NYC
7	GER 859	„Teufel auch“, Rainer Hasselmann	YCRE
8	GER 896	„caribe“, Friedrich Mahrt	MiYC
9	GER 838	„Hellene“, Carsten Stick	SCB
10	GER 800	„Charlotte“, Bernd Schädlich	ASVK
11	GER 564	„hasta la vista“, Sönke Durst	LRV
12	GER 949	„Hobrian“, Horst Klein	LRV
13	GER 684	„Norna“, Olav Jansen	KYC
14	GER 391	„Das kleine Rot“, Klaus Bohnsack	WVG
15	GER 482	„Relaxed Rabbit“, Heino Haase	SVT
16	GER 825	„Trolldanden“, Hans G. Friebe	KYC
17	GER 918	„Borte med Blesten“, Ernst Gäde	BoSV
18	GER 90	„TAO“, Armin Hellwig	CKA
19	GER 474	„Surprise“, Klaus Gülzow	TSVS
20	GER 947	„Only You“, Dimitri Rempen	SpYC
21	GER 605	„Chance“, Peter Bauer	LRV
22	GER 939	„Alter Schwede“, Uwe Pfuhl	LRV
23	GER 415	„Tinuviel“, Udo Hompesch	MiYC
24	GER 353	„Klein Fritzchen“, Fritz Lübbe	TSVS

... und beim

Trudelmauspokal und 10. Juni 2007

Uwe Phuhl hat sich organisatorisch sehr engagiert, und dem Laboer RegattaVerein muss ein großes Lob ausgesprochen werden, denn es war wieder eine rundum gelungene Veranstaltung bei Florida-Wetter und nordöstlichen Winden um 2-3.

Uwe (Jo) Weidinger

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





Sommer mit HABIBI

von Katinka Schmitz



Was hier so romantisch düster daliegt, ist die vielen von uns - aber noch nicht allen - bekannte Dywig (Marina). Ein Juwel von einem Noor am nördlichen Ende des Alssunds. Wer je an einem stillen Sommerabend unter Segeln hier hereingeglitten ist, „vorm braunen Garagentor hart backbord“ und durch die schmale Fahrinne hinein in den Frieden des Dänensommers, der wird Dywig nie mehr vergessen. Besonders reizvoll zur Mittsommerszeit, wenn hier die stimmungsvollsten Feste stattfinden, und für den unverhofften Folkebootsegler fällt meistens noch eine Bratwurst ab... Auch in den Seiten-Nooren kann man vorm Schilf ankern, aber da wirds flach!

HABIBI in der Dywig Marina



Die Ordnung ist vorbildlich

Folkeboot aufgewachsen, aber null Erfahrung im alleinigen Umgang mit dem Schiff. Nach wochenlangem Training, Aufschießer hier und da, von einem Hafen zum Nächsten unter Motor, Mann-über-Bord Manöver etc., nun mussten wir das Ganze nur noch in die Tat umsetzen...

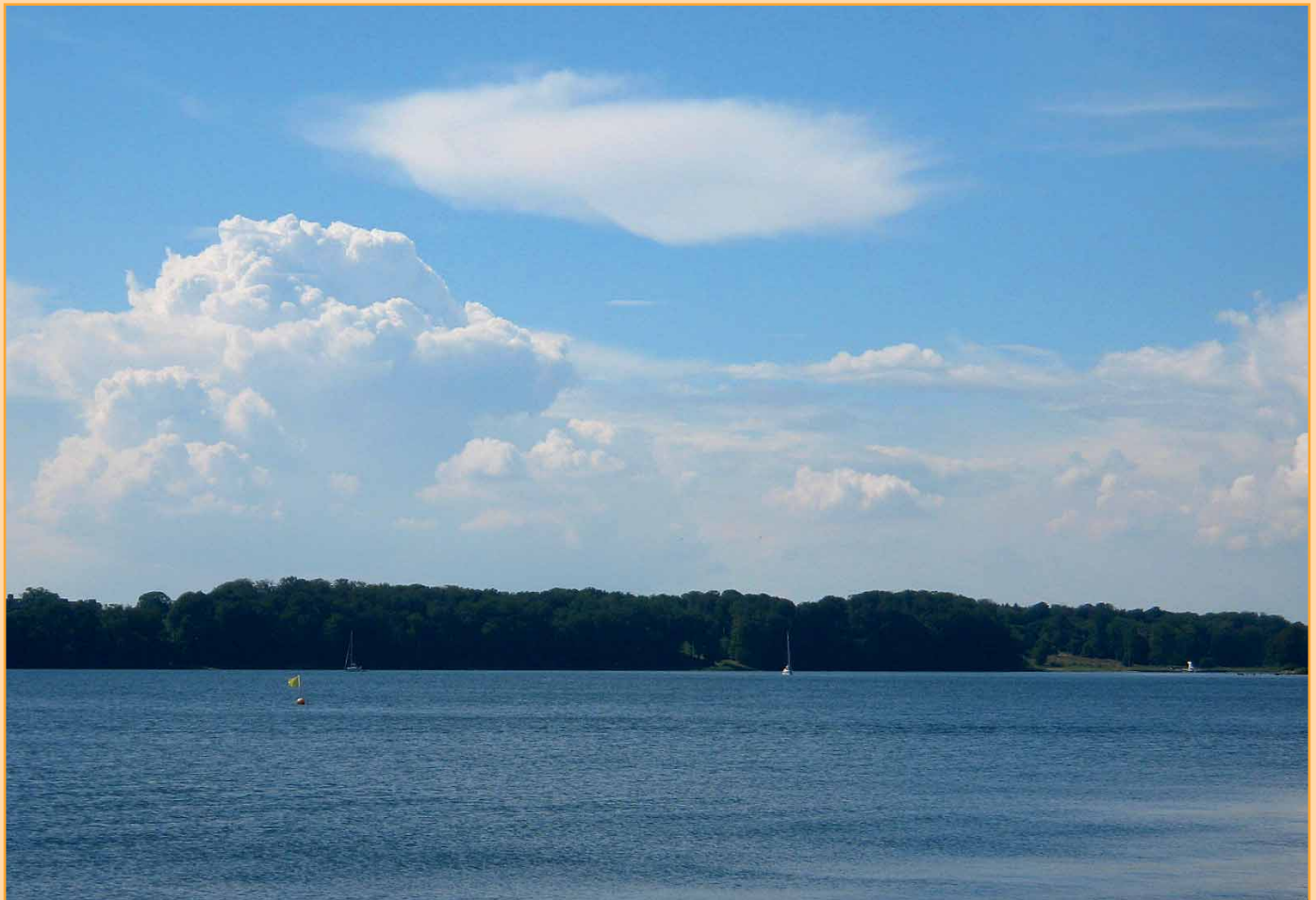
Wochenlange akribische Planung, herrlicher Wind, tolles Wetter, endlich laufen wir mit Habibi aus der Strander Bucht aus und starten unsere lang ersehnte Tour Richtung Dänemark. Wir, das sind Christoph, begeisterter Sunseeker-Fahrer und ich - zwar auf einem

Freudig winken wir unseren Liebsten zum Abschied, das panische Händefuchteln ihrerseits interpretieren wir zunächst als emotionsgeladenes „Auf Wiedersehen“ bis wir feststellen, dass die blauen Lacken in ihren Händen nicht etwa Badehandtücher für



Matrosenfrühstück

den Strand sondern unser extra nicht durch Schlafsäcke ersetztes Bettzeug ist. Bewährungsprobe Nr.1 (wäre gewesen: Aufschieser am Fähranleger Strande) letzten Endes umgangen durch ein hilfsbereites Regattabegleitboot. Endlich vollständig, zwar mit etwas Verspätung, aber immer noch voller Erwartung starten



Ostseewetter, wie wir's gerne haben im Sommer!



wir zu unserem ersten Zwischenstopp nach Damp. Die fünf Windstärken aus nördlicher Richtung kamen dem Leichtmatrosen Christoph wie gefühlte 8 Bft vor und machten das Einlaufen in Damp zu einem umso spannenderen Erlebnis. Als wir den bis zum letzten Platz gefüllten Hafen gesehen haben ist uns dann relativ schnell klar geworden, wieso wir das einzigste Schiff zwischen Kiel und Damp auf dem Wasser waren. Aber wie in Seglerkreisen üblich, und mit einem Folkeboot sowieso kein Problem, konnten wir uns bei vier netten Norddeutschen ins Päckchen legen.

Fazit des Tages: Ist der Segler früh dabei, bleibt er abends sorgenfrei.

Nach einer überraschend gemütlichen ersten Nacht (trotz oder gerade wegen getrennter Kojen?) und einem ausgedehnten Frühstück packte uns



Die riesige Middelfart Marina – Platz für jeden!



manchmal muss man eben motoren...

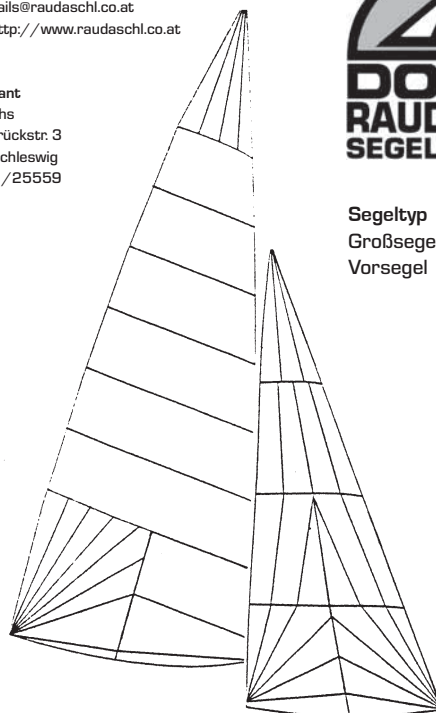
Raudaschl-Nautic GmbH & Co. KG

Telefon: 06138 / 2333, 3053
Telefax: 06138 / 3053-40
E-Mail: sails@raudaschl.co.at
<http://www.raudaschl.co.at>

Repräsentant
Walter Muhs
Mönchenbrückstr. 3
D-24837 Schleswig
Tel.: 04621/25559



Segeltyp
Großsegel A23KSR
Vorsegel A23TRT



Raudaschl-Folkeboot-Segel seit über 30 Jahren
Mehrfach Goldpokal und Kieler Woche Sieger
über 20 Deutsche Meisterschaften

DIE QUALITÄT

DER ERFOLG

DAS VERGNÜGEN

*Dinner for Two**Sunset Cruise**Rearview Sailor*

nach der Erkenntnis des Vorabends der Übermut den Hafen vor allen anderen zu verlassen und dabei vor allem nicht den Motor zum Einsatz kommen zu lassen. So gut unser Manöver geklappt hatte, so sehr hatten wir an unserer nächsten Aktion zu beißen, die gleich doppelte Ladung für die nicht vorhandene erste Bewährungsprobe war: Bei recht kräftigem Südwind ist Christoph, mittlerweile zum Matrosen aufgestiegen, mit wachsamem Auge das etwas lockere Vorstag aufgefallen, welches sich durch einen gebrochenen Bolzen gelöst hatte. Bewährungsprobe für Mensch und Material auf Höhe Falshöft. Nach Abschluss der provisorischen Reparaturarbeiten gab es ein – Gott sei Dank – noch gekühltes, zollfreies Dosenbier zur Beruhigung der sehr aufgewühlten Gemüter. Angekommen in Höruphav war ein kurzer Fußmarsch nach zwei Tagen 3-B-Ernährung (Bier - Bouletten - Brötchen) bei Wind und Welle nach Sonderburg eine willkommene Abwechslung. Leider entpuppten sich die gemessenen 6 km als gefühlte 20 km und die frisch eingetauschten Kronen wurden in eine Busfahrt zurück nach Höruphav investiert – aber wir sind ja schließlich auch zum Segeln gekommen und nicht zum Wandern! Zurück am Boot fachsimpelt man unter Folkeboot Seglern über alles Mögliche, aber vor allen Dingen hilft man sich auch gegenseitig aus. Unser provisorisch reparierter Bolzen wurde fachmännisch repariert und hat für die restliche Fahrt sicher gehalten. An dieser Stelle ein großes Dankeschön nach Hamburg.

Fazit des Tages: Mit Ruhe, Gelassenheit und dem seglerischen Zusammenhalt löst man jede Herausforderung.

Nach zwei Tagen erster gemeinsamer Seglererfahrung, gutem Timing und einer Portion Glück haben wir die Aalsensund-Brücke unter Segeln passiert – wer braucht schon einen Motor?! Trotz Vorsprunges auf alle anderen Schiffe durfte der erste Matrose nicht ruhen und wurde ununterbrochen aufgefordert Niederholer und Unterlieg Millimeter genau zu justieren – man hat im Folkeboot schließlich einen Ruf zu verlieren! Allein um unser nächstes Ziel Dyvig zu sehen lohnt es sich jedoch den Aalsensund hochzuarbeiten. Schon die 3 m schmale Durchfahrt – ein Meter, wenn einem noch ein größeres Schiff entgegen kommt – signalisiert die Besonderheit des Hafens – allerdings wollen wir hier auch nicht zu viel verraten; diese Stimmung muss man wirklich auf dem eigenen Folkeboot erlebt haben. Es lohnt sich!!!

Fazit: Insider Tipps sind immer noch die besten!

Den Lillebelt bei wunderschönem Wetter überquerten wir am nächsten Tag, ein wenig mehr Wind wäre wünschenswert gewesen, allerdings sind wir so endlich dazu gekommen unseren Linseneintopf zu kochen und uns die Sonne auf den Pelz brennen zu lassen. So dümpelten wir langsam aber sicher Richtung Ärsund und mussten am Ende des Tages doch noch den künstlichen Antrieb hinzuziehen. Motor war halt doch keine so schlechte Idee. Der Fährhafen auf Ärö ist schon an sich ein kleines Highlight – wobei klein hier betont werden muss, passt aber somit ganz gut zur Insel, die wir sogleich bei einer abendlichen Joggingtour umrundet haben. Bei der Rückkehr zum Boot wurden wir mit einem norddeutschen „Moo-hoin“ von unseren



Wie in jedem Urlaub gingen die Tage unwahrscheinlich schnell rum, trotzdem hatten wir sehr viel Spaß auf dem VW-Käfer der Meere, wo noch ehrlich gesegelt und spartanisch gelebt wird und bedanken uns an dieser Stelle noch einmal beim Eigner Egon für seinen Mut und sein Vertrauen.

Fazit der Woche: Im kommenden Jahr mehr Zeit nehmen!

PS: Für alle die sich fragen warum unsere Tour im Norden endete und wir das Schiff nicht zurückgesegelt haben: Natürlich haben wir „Habibi“ nicht im Stich gelassen, wegen den schlechten Wetterbedingungen haben wir es nach Kiel zurück getrailert.

Katinka Schmitz

Päckchen-Nachbarn aus Dampf empfangen, die witzigerweise exakt dieselbe Strecke mit kleinen Abkürzungen wie wir gesegelt waren. Unsere guten Vorsätze auf die 3-B-Ernährung zu verzichten wurden schnell über Bord geworfen und der Abend endete früh morgens mit einem Turnstück (Bewährungsprobe Nr. 3) von dem Hamburger Schiff.

Fazit: Folkeboote liegen perfekt auf Steghöhe um sich auch nach lustigen Seglerabenden nicht die Knochen zu brechen und falls man doch fällt, landet man Dank der Schwerkraft ohnehin an Deck.

Auch wenn der erste Matrose nach harter Nacht noch gerne seine Kojen gehütet hätte, bestand der Kapitän mal wieder darauf das erste Boot auf der Piste zu sein, so ging es dann mit schneller Überfahrt nach Middelfart, wo wir endlich unsere Bouletten gegen einen ersten, wohl verdienten Hot-dog eintauschen konnten. Den letzten Abend unseres ereignisreichen Kurztrips haben wir uns zwei saftige Steaks vom örtlichen Metzger auf unserem zwei Hand breitem Minigrill gegönnt und konnten uns mit letzter Kraft und unzähligen Verteidigungsmanövern gegen die Möwenschwärme bewähren, die ein Auge auf unser Abschlussessen geworfen hatten.

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





Nochmal Masten – Alu vs. Holz

Ein ausgewiesener „Holzwurm“ macht sich Gedanken zu einem heißen Thema

Seit Bestehen des Folkeboots dominiert bei der Herstellung der Masten der Werkstoff Holz. Die physikalischen Eigenschaften wie Elastizität, Flexibilität, Festigkeit und das Gewicht waren und sind überzeugend. Das gleiche gilt für die daraus resultierenden Segeleigenschaften. Es fehlte bisher auch ein gleichwertiger oder überlegener Werkstoff.

Nun ja, der Alu-Mast sollte dann dazu kommen. Angetrieben durch die Pflegeintensität des Holzastes und ein „entdecke deine Möglichkeiten“ kam es schritt- und länderweise zur „Anerkennung“ von Alu-Masten. Dieser Masten bringen das Folkeboot auch in Fahrt. Aber sind diese Masten den Holzmasten gleichwertig oder überlegen?

Bedingt durch das Herstellungsverfahren sind die Alu-Masten biegeester. Vom Deck bis zu den Jumpstagen mag das ein Vorteil sein: Da so das Vortag recht konstant auf Spannung gehalten werden kann, wird eine gleichmäßigere Anströmung der Fock begünstigt. Und im Topbereich fällt der Mast nicht so leicht nach Lee.

Aber wie ist es mit dem Wind?

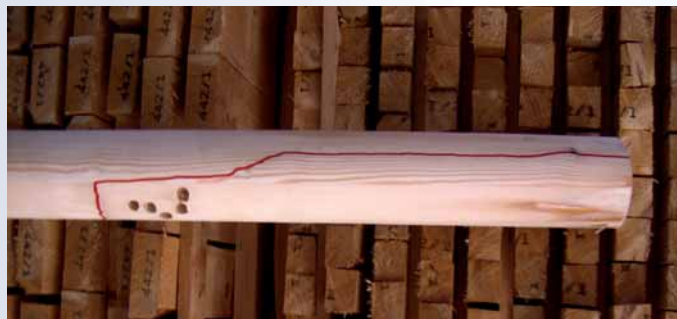
Der Wind ist ja nicht so konstant wie es die feste Bauweise der Alu-Masten vorgibt. Holzmasten sind dagegen im Topbereich dynamischer und passen sich „automatisch“ den einfallenden Böen besser an.

Wer aufmerksam zwischen den Zeilen gelesen hat kann sich nun vorstellen wie ein Alu-Mast konstruiert sein müßte um diesen „Nachteil“ auszugleichen!

Als „Holzwurm“ schätze ich die phantastischen Eigenschaften der Holzmasten und weiß, daß bei einer unveränderten Bauweise der Alu-Masten, diese nicht am Segel-Niveau der Holzmasten klingeln können.

Doch leider muß ich immer wieder für Restaurierungsarbeiten herhalten. Hobeln, kleben, schleifen, bohren, auflackieren sind die Folge. Welch eine Maloche, doch glücklicherweise sind die Masten dann wieder voll einsatzfähig. Hab länger darüber philosophieren müssen warum das so gut funktioniert.

Vor Arbeit kann ich mich kaum retten, sodaß ich auf solche (sinnlosen) Tätigkeiten wie die Mastenreparatur auch gut verzichten könnte. Auch



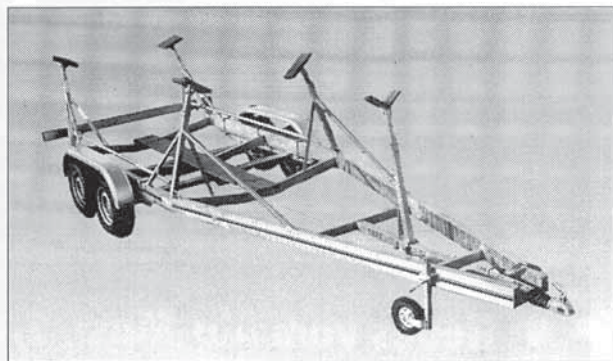
Risse an einem Holzmast, der schon nach 2 Jahren am Decksdurchgang brach. Ein weicherer Mast, wobei die Qualität des Holzes und die handwerkliche Verarbeitung sehr hoch ist. Alles eigentlich hervorragende Aspekte für eine lange Lebensdauer. Die Löcher an der Mastvorderseite sind lediglich Holzentnahmestellen.

der Regattasegler kann einen pflegeintensiven Mast, der sich zur Überholung dauernd in der Werkstatt befindet und Kosten und Arbeit verursacht, immer weniger gebrauchen.

Wer jetzt immer noch nicht weiß, wie Alu-Profile konstruiert sein müssen, könnte sich auch über Carbonmasten Gedanken machen. Die Herstellungskosten werden immer erschwinglicher, Carbon ist zudem äußerst pflegeleicht, langlebig und hätte wohl die besten, dem Holzmast adäquaten Segeleigenschaften. Auch die äußere Erscheinung würde dem Holzmast verdammt gut entsprechen.

Aber sind diese Vorteile wirklich erwünscht? Ich denke da an ein etwas kleineres Teil: die Pinne von Per Hovmark. Bei einer Pinne aus Holz sehe ich keine Nachteile wie sie sich beim Mast ergeben.

Zumindest weiß ich, dass viele Segler Vorbehalte gegenüber anderen Werkstoffen haben. Früher wurden ganze Rumpfe aus Holz hergestellt. Heute sehen oder fragen nur noch wenige nach diesen Booten! Gewiß gibt es wunderschöne gut erhaltene Exemplare, die auch liebevoll gepflegt werden. Die Neubauten geben jedoch den Weg an, wo es hingehet, und der ist sehr eindeutig!



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

REGATTASEGELN

Die Holzmasten werden nicht urplötzlich schlechter in den Segeleigenschaften, weil es andere Materialien gibt. Aber Alu- bzw. Carbonmasten wären viel robuster und damit langfristig ökonomischer, sowie gleichartiger in den Eigenschaften die ein vergleichbares Segeln ermöglichen.

Eine konsequente Umsetzung der Class Rules, die auf ein vergleichbares Produkt und faires Segeln abzielt, müsste diese Materialien folglich mit

und doch nicht immer das halten was man sich von ihnen erhofft.

Dann gibt es die preisgünstigen „harten Prügel“, die erstaunlicher Weise oft sehr gute Resultate hervorbringen.

So denke ich, es wird die Zeit erweisen, was aus den Masten wird. Große Sorgen über negative Auswirkungen auf die Einheitsklasse mach ich mir weniger.

Vielmehr bin ich gespannt ob ich, meine Kinder oder erst die



Holz ist ein Naturstoff, und noch der schönste Mast kann gewachsene Schwachstellen enthalten

einbeziehen. So wird es z.B. beim Großsegel durch eine neue Messung im Topbereich sehr genau genommen.

Bei den Holzmasten ist es aber egal wie weich, hart, biegsam etc. sie sind!? Holz ist ein Naturstoff und sehr variabel in den Eigenschaften. Hinzu kommt noch eine Verarbeitung die das Endprodukt sehr schnell zum Unikat macht. Durch meine Hände sind Masten gegangen die waren 1a, es gab da auch genau das Gegenteil! Und diese Krücken waren gemäß den Vorschriften sogar Regelkonform. Auch gibt es aufwendig gefertigte Einzelexemplare, die gut Aussehen und sehr teuer waren

Enkelkinder diese Entwicklung erleben können.

In meinen Gedanken fahren diese Folkeboote mit neuen Werkstoffen schon – und zwar allererste Sahne – als moderne Einheitsklasse überlegen vertreten!

Last but not least: Bei allen ausgefeilten Bauweisen, Materialien stellt sich m.E. der Erfolg primär durch das Können der gesamten Mannschaft ein – üben, üben, üben. Aber der Erfolg hat viele Väter.

*Klaus Kahl
Flotte Schleswig*

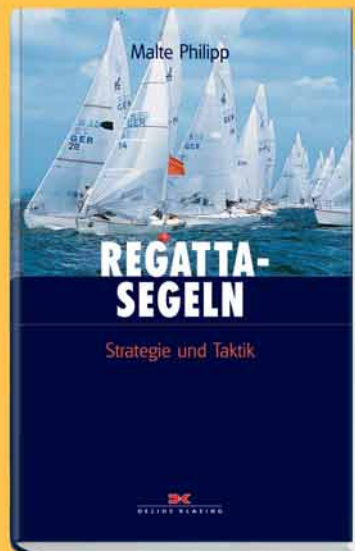


208 Seiten, 115 farbige Abbildungen

€ 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

DK
DELIUS KLASING



Dass das GfK-Deck einer Yacht „weich“ werden kann, ist bekannt. Was aber tun, wenn es sich um ein Sandwichlaminat handelt, dessen Kern völlig nass geworden ist? Der Autor hat es ausprobiert.

„Deck as Deck can“

Zugegeben, es ist ein nicht ganz alltägliches Problem und, zugegeben, nicht jeder Eigner muss sich im Schweiß seines Antlitzes daran machen, alle auftretenden bootsbauerischen Probleme an Bord selbst in den Griff zu bekommen.

In meinem Fall verhielt es sich aber nun einmal so: das Deck meines GfK-Folkebootes, Baujahr 1979, war weich geworden, finanzielle Mittel für eine Reparatur durch den Bootsbauer nicht vorhanden und nicht zuletzt mein Ehrgeiz, die Reparatur selbst vornehmen zu wollen, bildeten die Eckpunkte jener Zwänge, die den um sein Boot besorgten Ship-Lover schließlich einen ganzen Winter lang in die Scheune trieben, wo die Geliebte aufgebockt und eher einer Baustelle gleichend, wenig anmutig nach Hilfe verlangte.

Aber der Reihe nach: Werften wissen heute um das gute Know-How der potenziellen Käufer und legen großen Wert darauf, selbst bei den in Großserie gefertigten Yachten die Standards einzuhalten, die von Zertifizierungsgesellschaften, Bootsbauverbänden und nicht zuletzt der Segelfachpresse vorgegeben, bzw. empfohlen werden. In den Anfängen des Bootsbaus mit GfK war das grundlegend anders. Erfahrungen mit dem neuen Material hatte man keine, Vorstellungen vom Alterungsprozess eines Glasfaser verstärkten Kunststoffes unter Belastung fehlten ebenfalls. In den besten Fällen führte das zur Überdimensionierung des Laminats. In vielen Fällen passierte das Gegenteil: Ein häufig auftretender Baufehler bei älteren Yachten ist die mangelhafte Ausführung von Durchbrüchen durch Sandwichlaminat. Den



Mit einem solchen Problem hatte ich es zu tun. Auf der Bauwerft meines Folkebootes hatte man eine Schale aus Kerteminde nach Eignerwünschen ausgebaut. Einer dieser Eignerwünsche war eine Seereling, deren Füße von der Werft ohne weitere Vorkehrungen durch das Deck gebolzt wurden. Ebenso verhielt es sich mit Bug- und Heckkorb. Auch zwei Klampen auf dem Vorschiff anstelle einer mittig vorgesehenen wurden mit „Schmatze“ durch das Deck gebolzt, mitten durch den hochsensiblen Balsakern hindurch. Während an den dafür konstruktiv vorgesehenen Stellen vom Hersteller der Schale Sperrholz einlaminiert worden war, fehlte solches an den besagten Stellen. Undichtigkeiten waren die Folge, Undichtigkeiten, die offensichtlich über lange Jahre niemandem aufgefallen oder die, weil nur minimal, schlicht ignoriert wurden.

Minimal ist relativ und so haben wenige aber stetige Tröpfchen Wasser über die Jahre den Kern im Vorschiffsbereich völlig zerstört. Wenn ich zuletzt barfuß über das Vorschiff ging, hatte ich das Gefühl, über die Matratze eines Wasserbettes zu gehen. Abhilfe musste geschaffen werden. Ich unternahm zunächst einen zaghaften Versuch, indem ich Probebohrungen durch die obere Schicht des Decks machte. Das zu Tage beförderte Material war





längst keines mehr: ein übelriechende Gemisch aus faulem Holz und Wasser spritzte dem Bohrer entgegen. Meine Bohrungen konnten nur einem dienen, das wurde mir schnell klar: Feststel-



len des „Brandherdes“. Ein Austrocknen und neu Verfüllen hätte keine zwei Wochen Segelbetrieb gehalten.

Von unten konnte nun hingegen auch nicht mehr agiert werden,



denn beide GfK-Schichten zu beschädigen hätte die Wahrscheinlichkeit extrem erhöht, ein echtes Dichtigkeitsproblem zu bekommen. Ich entschied mich daher dafür, die ohnehin gelöchernte, obere GfK-Schicht über den schadhaften Stellen komplett zu entfernen.

Nachdem ich das Deck nach unten durch provisorische Decksbalken abgestützt hatte, die verhindern sollten, dass die Form des Decks „sackt“, ging es mit einem Multimaster zentimeterweise ums Vorschiff herum und den gesamten backbordseitigen Wassergang entlang. Der oberen Schicht beraubt, bot das Deck einen traurigen Anblick. Andererseits konnte ich nun das ehema-



lige Balsaholz rückstandslos entfernen und ich gewann Vertrauen in das übrige Deck, denn da, wo das Holz trocken geblieben war, fand ich ein makellostes und äußerst festes Material vor.



Neu zu schaffen war jetzt zunächst ein Kern von 10 Millimetern und anschließend eine Deckschicht, die das Niveau der alten erreichen musste, damit die im letzten Schritt zu gestaltende Oberfläche des gesamten Decks eine einheitliche Fläche bildet, der man „alte“ und „neu“ nicht ansehen kann. Überflüssig zu erwähnen, dass ich in den folgenden Nächten mehr gegrübelt als geschlafen habe. Mir war klar, wenn ein Niveauunterschied zwischen den Flächen entstehen würde, dann würde auch kein Spachtel weiterhelfen, dafür waren die Flächen einfach zu groß.

Ich entschied mich nicht für einen Kern aus Schaumplatten, son-



dern für seewasserfest verleimtes Bootsbausperrholz. Auf diese Weise wollte ich einerseits die höchstmögliche Festigkeit erreichen, andererseits die Gefahr umgehen, dass sich keine hundertprozentige Form ergibt und zahlreiche Stunden Schleifen/Spachteln fällig würden. Um es vorwegzunehmen: der Plan ging auf. Das Sperrholz, einmal richtig gebogen, hat sich eine strakende Balkenbucht selbst geschaffen.

Bevor dieser neue Kern jedoch eingeklebt werden konnte, waren zahlreiche Vorarbeiten nötig. Die Oberfläche des verbliebenen Decks musste geschliffen und von den letzten Resten des Balsa-holzes befreit werden. Die stehengebliebenen Kanten des alten Decks mussten in Phase geschliffen werden, damit eine Klebefläche für die neue abschließende Schicht da war:

Schließlich musste ich mit der Rotex die Struktur des übrigen Decks glattschleifen, damit später eine einheitliche Lauffläche gegeben war.

Beim Sperrholz entschied ich mich gegen eine Schicht von 10 Millimetern, weil sich diese Stärke insbesondere an den Kanten mit Bordmitteln kaum hätte biegen lassen. Ich verwendete vielmehr einmal 6 und einmal 4 Millimeter Sperrholz. Als Schablonen dienten die Ausschnitte aus dem alten Deck. Damit das überschüssige Harz und eventuelle Lufteinschlüsse austreten konnten, wurden zahlreiche Löcher in die „Implantate“ gebohrt. Mit Epoxy klebte ich nun einmal sechs und, nachdem es abge-bunden hatte und das überschüssige Harz abgeschliffen war, vier Millimeter Sperrholz ein.





Viel Sorgfalt legte ich noch darauf, die Decksfarbe so abzusetzen, wie vorher die Strukturierte Fläche des Laufdecks verlief, damit der „Wiedererkennungsfaktor Folkeboot“ nicht gestört würde.

Das Deck hat sich im ersten Sommer bei fast 2000 gesegelten Seemeilen sehr bewährt. Das Boot hat die Implantate angenommen – Verformungen oder Haarrisse an den Übergängen sind nicht entstanden. Klopft man sich von vorn nach achtern durch, so kann man keinen Unterschied alt/neu hören. Optisch ist eine gelungene Lösung herausgekommen, die fast ein wenig an die leinenbezogenen Decks der alten Holzboote erinnert. Wenn ich es mir aussuchen kann, überlasse ich so eine große Baustelle in Zukunft aber doch lieber einem Bootsbauer meines Vertrauens.

Den Abschluss bildete in meinem Fall eine 800-Gramm Matte, die ich ebenfalls großzügig mit Epoxy auflaminiert habe. Durch ein Abreißgewebe war das Finish der Oberfläche schon fast malfertig, lediglich die Übergänge hatte ich an einigen Stellen etwas zu spachteln. Die Erleichterung, dass das Niveau der „Implantatflächen“ mit dem des alten Decks übereinstimmte, war groß, andernfalls hätte man natürlich eine Matte mehr auflaminieren können.

Die jetzt folgenden 2 Schichten 2-K Vorstreichfarbe, 2 Schichten 2-K Hochglanzlack und 3 Schichten 1-K Decksfarbe mit Antirutschpartikeln (inklusive der Zwischenschliffe) waren eine vergleichsweise kurze Episode der Restaurierung meines Decks.



Marjellchen nach der Kur: Das Ergebnis kann sich sehen lassen!

Die Spitze wird breiter

In Berlin schon vier Regatten gesegelt – Nielsen dominiert

TEGLER KANNE

Mit der Tegler-Kanne fing die Berliner Regattasaison bei 3-4 Windstärken an. 22 Teilnehmer waren am Start und wie in den letzten Jahren freuten wir uns über unseren treuen Gast Peter Hosie vom JKN aus Hamburg.

Peter Hahn vom SC Gothia legte mit zwei ersten Plätzen gleich richtig los, dicht gefolgt von Gaby Nawrot vom SV 03, die zwei zweite Plätze ersegelte. Der Vorjahressieger Andreas Blank hielt sich mit einem dritten und einem vierten Platz noch „etwas bedeckt“.

Am Samstagabend wurde gegrillt und Pläne für die letzte Wettfahrt gemacht. Danke an alle SVT-Mitglieder, die wie immer alles „im Griff“ hatten und stets hilfsbereit zur Stelle waren.

Am Sonntag dann „Tegelwetter“! Drehende und schwache Winde (hat wieder jemand im Hochhaus ein Fenster aufgemacht?), Wind mal hier und mal da aber es ist ja für ALLE gleich!?! Gaby Nawrot machte einen Frühstart, Peter fuhr in die „Grütze“ und Andreas Blank konnte mit einem ersten Platz, wie im letzten Jahr, die Gesamtwertung gewinnen.

Glückwunsch auch an Svenja Loerke vom SVT, die ihre erste Regatta „locker überstanden“ hat.

- | | |
|-------------------|------|
| 1. A. Blank | SCG |
| 2. P. Hahn | SCG |
| 3. G. Nawrot | SV03 |
| 4. R. Winkelmann | SCN |
| 5. R. Birkenstock | SCG |
| 6. St. Klabunde | SCG |



Saisonauftritt in Berlin: Tegler Kanne am 28. und 29. April: Tegelwetter am Sonntag

Eine Woche darauf, am 5. und 6. Mai, fand beim Joersfelder SC am Tegeler See die Goldplakette mit 24 Teilnehmern statt. Toll, dass „Kutte“ David wieder einmal mitfuhr, Mieke Kuke von der Schlei angereist kam und als Neueinsteiger konnten wir Helge Naffin vom SCN begrüßen.

Bei 4, in Boen 5 Windstärken, gab es ideales Segelwetter, so dass drei Wettfahrten gesegelt werden konnten. Diesmal wollte es Stefan Klabunde von Anfang an wissen, mit einem 1., 2., und 4. Platz, setzte er sich an die Spitze. Im Nacken saßen ihm Andreas Blank (5., 1., 5. Platz), sowie Mieke Kuke (8., 3., 1. Platz).

Bei Rainer Birkenstock FG 504, verabschiedete sich der

Mast bei der zweiten Wettfahrt. Auf der Kreuz löste sich die Luvwante (war es der Splintring?). Ich weiss, Tape kostet nicht viel! Den Mastbruch ver-

daut man ja, aber die Sprüche der netten lieben Segelkameraden!!!

Am Samstag gab es ein gutes





GÜNTHER SPARRPREIS

12./13. Mai, erste Regatta auf dem Wannsee, 28 Teilnehmer. Wettfahrten bei allen Wind- und Wetterbedingungen. Sonne pur, Regen, Kälte, Wind aus allen Richtungen, sehr anspruchsvoll. Christoph Nielsen war mit seinem neuen Boot „Chiquita“ erstmals am Start.

Alle die glaubten, dass es bei ihm am Anfang noch nicht so laufen würde, nachdem er die erste Wettfahrt wegen Grossfallbruch nicht starten konnte, täuschten sich. Mit einem 1. und 2. Platz in der zweiten und dritten Wettfahrt, blieb er den Verfolgern Stefan Schneider vom SpYC, Andreas Blank SCG, Stefan Klabunde SCG und Gunter May SV03 dicht auf den Fersen.

Am Samstag Abend gab es wieder das berühmte Berliner Buffett vom SV03 mit Vor- und

Nachspeisen und freien Getränken!!! Danke an die Wirtsleute.

Am Sonntag musste die Entscheidung der Regatta fallen. Christoph Nielsen konnte sich gleich nach dem Start absetzen und lies keinen mehr vorbei (so einfach ist die Taktik!). Um die folgenden Plätze gab es ein spannendes Rennen. Punktgleich mit Andreas Blank, ersagelte sich Stefan Schneider den zweiten Platz und dritter mit einem Punkt Abstand wurde Stefan Klabunde. Gratulation an Christoph und seine Mannschaft!

Was man noch so sah: Peter Hahn bekam eine „Sitzleiten“-Reparatur (kleines Ramming plus Aufgabe) und die VSaW'ler traten wieder mit vier Mannschaften an (da entwickelt sich etwas!). Danke an Werner Behnke vom SVST, der die Mannschaften vom VSaW theoretisch und praktisch unterstützt.

- | | |
|------------------|------|
| 1. Ch. Nielsen | SV03 |
| 2. St. Schneider | SpYC |
| 3. A. Blank | SCG |
| 4. St. Klabunde | SCG |
| 5. G. May | SV03 |
| 6. S. Knegendorf | SCO |

GOTHENSCHILD



36 Teilnehmer beim Gothenschild! Heino Haase konnten wir aus Lübeck begrüßen, sorry wegen der schlechten Windverhältnisse.

Auf der „Grosse Breite“ teilten wir uns das Feld mit 15 O-Jollen und 10 Sportbooten („zum Glück waren es nicht mehr!!), die ihre Berliner-Meisterschaft ausrichteten.

Die erste Wettfahrt bei leichtem Wind gewann Rainer Birkenstock vom SC Gothia vor Stefan Schneider SpYC und Frank Wehner vom SKN. Die zweite Wettfahrt ging bei sehr drehenden Winden gerade noch „über die Bühne“ aber mehr war an diesem Tag nicht drin.

Christoph Nielsen gewann vor Eberhard Richter vom BYC und Eric Witzmann vom SV03. Damit war leider das Gothenschild gelaufen, denn

am Sonntag wurde nach vielen „Startübungen“ die Regatta abgebrochen.

In der Gesamtwertung war Christoph Nielsen zum zweiten Mal mit seiner „Chiquita-Mannschaft“ erfolgreich.

- | | |
|-------------------|------|
| 1. Ch. Nielsen | SV03 |
| 2. Jürgen Grahl | SVST |
| 3. G. May | SV03 |
| 4. St. Schneider | SpYC |
| 5. R. Birkenstock | SCG |
| 6. E. Witzmann | SV03 |

Fazit der vier Saison-Auftakt-Rennen: Die Spitze wird immer breiter, viele Neueinsteiger kommen dazu, die Klasse lebt!

Wer den nächsten Bericht schreibt losen wir aus, da nicht immer nur von „oben“ geschrieben werden soll.

Rainer Birkenstock

P.S. Alle Ergebnisse findet Ihr im Detail auf der Berliner Internetseite unter „Regatta-Termine“.

Essen zur Stärkung mit Freibier. Was ist mit den Nichtalkoholikern? Sollen sie zum Biertrinken gezwungen werden? Also, nächstes Mal auch die alkoholfreien Getränke umsonst!

Nach langem vergeblichen Warten auf Wind wurde die 4. Wettfahrt am Sonntag abgebrochen. Damit stand das Vortagsergebnis fest und Stefan konnte sich über seinen ersten Regattaerfolg freuen. Glückwunsch auch an seine Mannschaft.

- | | |
|-----------------|------|
| 1. St. Klabunde | SCG |
| 2. A. Blank | SCG |
| 3. M. Kuke | SSC |
| 4. R. Kiewning | DBYC |
| 5. P. Hahn | SCG |
| 6. K. Löffler | SVST |



GOLD-Plakette - Anfang Mai für jeden was dabei



Immer schön im Dreiergrüppchen

Das „Bestentraining“ 2007

Hurra, nach Jahren des selbstgestalteten Trainings, war es Stefan durch intensive Suche gelungen, einen geeigneten Trainer für unser diesjähriges Bestentraining zu finden: Albin Molnar, langjähriger DSV-Trainer und derzeit beim Bayerischen Seglerverband als Trainer beschäftigt.

Am Training nahmen die Teams der Folkeboote 348, 417, 466, 739, 896, 911 teil. Stefan Rosehr hatte wieder alles gut organisiert und unterstützte den Trainer im Tagesablauf.

Albins Vorbemerkungen zum Training:

1. Segeln muss man trainieren wie laufen, Rad fahren oder andere Sportarten.
2. Für ihn ist Segeln derart komplex, dass er es vorzieht, nicht von Fehlern, sondern von Verbesserungsmöglichkeiten zu sprechen.
3. Segeln im Training hat nur mit maximaler Leistung Zweck, ansonsten ist der Effekt in der Gruppe nicht hoch genug.

Albins Einführung zur Trainingsmethodik:

Es gibt mehrere Möglichkeiten des Trainings:

1. Training allein: Man nimmt sich eine Boje und übt an dieser Boje das Starten. Dabei dient die Boje jeweils als Start Lee-Begrenzung oder Luv-Begrenzung. Dann wird die Boje als Luv-

und Leemarkenersatz zum Üben des Tonnenrundens verwendet.

2. Training mit mehreren Booten ohne Trainer: Als Luvtonne wird eine existierende Tonne benutzt. Die Boote machen in einem Abstand in Lee dieser Tonne einen Torstart und kreuzen dann zur Tonne.

Separate Geschwindigkeitsvergleiche sind auf allen Kursen möglich. Die Boote sollten dazu dicht beieinander liegen und sich nicht behindern.

3. Training mit Trainer, individuell gestaltbar.

Unser Trainingsplan an beiden Tagen:

Morgens einsegeln, danach Speed-Training in Dreiergruppen in wechselnder Zusammensetzung, nachmittags Kurzwettfahrten

Trainingsverlauf:

28.04.07, 9.30 Uhr : Wind um 2 Bft aus NO.

Zum Einsegeln legte unser Trainer in der Strander Bucht eine Leetonne und im Abstand von ca. 200 Metern eine Luvtonne aus. Die Teilnehmer segelten zum Warmmachen up and down um diese Tonnen. Es war erstaunlich wie sich ohne einen ordentlichen Start eine rege Wettkampfsituation ergab (sehr zur Nachahmung empfohlen).

Beim Speed-Vergleich wurde an der Kreuz begonnen. Dabei for-



mierten sich jeweils drei Boote in ca. zwei Bootslängen Abstand nach Luv und einer Bootslänge nach hinten versetzt. Die Boote hatten jetzt in etwa den gleichen Wind, behinderten sich nicht durch Abwinde oder Abdeckungen und konnten so die ideale Trimmeinstellung ermitteln. Liefen die Boote aus der Position heraus, sodass eine gegenseitige Störung der Boote entstand, wurde gestoppt und bei den offensichtlich langsameren Booten die Feineinstellung verbessert. Dann wurde sich wieder neu positioniert und von vorn angefangen. Nach ca. 20 Minuten sammelten sich die drei Boote in Luv, um den Vergleich vor dem Wind fortzusetzen. Nach etwa einer Stunde wurden die Gruppen gewechselt, wobei der Schnellste einer Gruppe zur anderen Gruppe wechselte. Der Trainer fuhr bei diesen Geschwindigkeitsvergleichen mit seinem Speed-Boot hinter den Folkebooten her und informierte die Segler über mögliche Trimmverbesserungen.

Nachmittags gab es mehrere kurze Trainingswettfahrten. Es wurde ein kurzer Up-and-Down Kurs ausgelegt. Start zwischen der Leetonne und dem Trainerboot. Am Start ersetzte Albin mit einem Paddel die ansonsten benötigten Signalfallen. Das Prozedere lief wie folgt ab:

5 Minuten, Signalton, Paddel in Albins Hand senkrecht. 1 Minute vor dem Start Paddel waagrecht, am Start Paddel weg und Signalton zum Start. Für ein Einmann-Unternehmen sehr geeignet. Unter Regattabedingungen wurden in diesen Testwettfahrten bei leichtem Wind Start, Tonnenmanöver, Kreuzen und Vorwindsegeln ausgiebig geübt.

29.04.07 9.30 Uhr: Wind ca. 4-5 Bft aus Ost

Prozedere wie am Vortag, zuerst Speedvergleiche, ab Mittag Kurzwettgatten.

Erkenntnisse aus den Speed-Vergleichen:

1. Der Trainer kann den absolut optimalen Trimm für eine Bootsklasse nicht beschreiben, wohl aber die relativen Trimm-Unterschiede zwischen den Booten feststellen.
2. Nur geringfügige Speed-Unterschiede waren zu bemerken, was ja bei dem hochklassigen Teilnehmerkreis zu erwarten war. Der häufigste Grund zur Korrektur war eine nicht immer optimal den wechselhaften Windstärken angepasste Schotführung.
3. Eine Erkenntnis aus den letzten Jahren wurde auch diesmal wieder bestätigt: Nachdem die Boote den Verbesserungsvorschlägen des Trainers gefolgt waren, standen die Segel bei allen Booten verblüffend gleich.
4. Die beste Einstellung sollte rekonstruierbar gemacht werden, d.h. die Einstellungen der Schoten und Strecker sollten mit Marken aus Tape oder mit einem Edding-Stift markiert werden.

Erkenntnisse aus den Kurzwettfahrten:

1. Bei den Kurzwettfahrten war zu sehen, dass einige Teams eine sich kurzzeitig ergebende Chance (z. B. eine Winddrehung) für eine Verbesserung nutzten und so dadurch profitierten.
2. Bei Spitzenseglern entscheidet über Sieg oder Niederlage weniger die Bootsgeschwindigkeit, sondern die mentale Stärke.
3. Segelt ein Boot an der Kreuz direkt in Lee vor dem anderen, so hat das lee-wärtige Schiff einen Speed-Vorteil von bis zu 20 %.

Fazit:

Ein sehr gelungenes Trainingswochenende, mit einem sachkundigen Trainer und engagierten Teams.

Jürgen Breitenbach, FG 417



Mit Welle segeln
macht NICHT langsam!



Da dampft die Elite



Crew mit guter Haltungsnote



Leserbrief: Mehr Zuwendung dem Erhalt von Holzbooten!

Liebe FolkeNews,

ich finde es sehr verdienstvoll, dass Du in der letzten Ausgabe unserer Folkebootgemeinde vor Augen geführt hast, wie das gegenwärtige Verhältnis zwischen Holz und GFK in unserer Klasse ist: Holz überwiegt ja doch bei weitem - eigentlich verständlich! Genau das spiegelt sich auch in dem Verhältnis der sechs Folkeboote, die es in unserer Familie gab oder noch gibt: viermal Holz und zweimal Kompositbauten, d.h. Boote aus den letzten 20 Jahren. Der Schluss daraus könnte lauten: Kümmern wir uns verstärkt um den Erhalt jener Boote, die die Mehrheit der Leser gegenwärtig segelt. Welche Laien und Fachleute können uns zudem aus ihren einschlägigen Erfahrungen helfen, das Thema in den FolkeNews zum Nutzen aller auszubreiten? Ältere Holzfolkeboote sind ja gegenwärtig recht preiswert zu haben. Geben wir also mutigen Neueinsteigern die nötige Hilfestel-

lung mit Artikeln bei ihrem Unterfangen, diese Boote aufzumöbeln oder zu erhalten. Ich selber kann nur wenige Hinweise geben. Denn damals, 1965, waren unsere Möglichkeiten – im Gegensatz zu heute – vom Material noch außerordentlich beschränkt, unser erstes altes Folkeboot (FG 115 aus Aarhus) aufzumöbeln. Wir haben es selbst tun müssen. Denn schon damals gab es die typischen Problemzonen, die es noch heute an vielen dieser Boote dauerhaft gibt.

Dem ersten Problem kamen wir relativ leicht bei: Erhalt des ursprünglichen und mehrfach gerissenen Leinwanddecks, welches über ein gelegtes Holzdeck (Kein Sperrholzdeck!) gespannt war. Calahan in den USA lieferte uns Sealastic, verflüssigtes Gummi in streichbarer Farbe. Einem zweiten Problem aller Murks-Werften und Selbstbauer kamen wir ohne professionelle Hilfe nicht bei: Der ungenügenden oder falschen Befestigung der Püttingeisen

im Schiff (z.B. an Planken bzw. durch Nadelholz, das natürlich arbeitet. Das dritte Problem ist heute leichter zu lösen: Alle zu kurzen Planken waren noch nicht geschäftet, sondern stumpf aneinander gesetzt und mit einem Klotz auf der Innenseite gedoppelt und 10fach genietet. Das waren und blieben damals permanente Leckstellen. Das ist heute mit GFK, Harz und Sikaflex entschieden lösbar.

Das vierte Problem: Wasser im Schiff, das bei Lage die Polster in der Kajüte erreicht. Abhilfe: Das Kajütschott in den Backskisten wasserdicht abdichten. Wir haben das mit Fensterkitt gemacht, es gab nichts anderes. Ich hasse es, wenn Spritzwasser, das im Cockpit landet, nicht in die Bilge läuft, sondern durch die Backskisten und unter dem Kleiderschrank oder der Küche hindurch nach vorn zur tiefsten Stelle unter den Kojen und erst bei einer Wende von dort den Weg in die Kajüt-Bilge findet. Ätzend!

Auch wenn die alten Holz-

folkeboote in der Hamburger Flotte auf der Niederelbe deutlich abnehmen, wir haben noch ein paar Holzbootliebhaber in der Flotte, und bei Bedarf müssen wir vielleicht deren Erfahrungsschatz gezielt anzapfen: Jürgen Wriedt mit FG 108 z.B. und die Familie Zieron, die ihre FG150 40 Jahre lang sorgfältig gepflegt hat.

Auch wenn Traute Genthe demnächst berichtet, werden wohl einige Fragen offen bleiben für Leute, die weniger handwerkliches Geschick haben als sie. Und mit einem alten „Börresen“ hat sie es schon mal bedeutend leichter. Wir hatten einen; das ist ein himmelweiter Unterschied zu einer „Murkswerft“.

Damit genug für heute – macht so engagiert am Thema weiter – wie immer!

Herzliche Grüße von

Klaus Pollähn,
Flotte Hamburg.

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.

Mit allen Mitteln Kohle machen

Es ist langsam wirklich unwürdig. Gerade erst in der letzten FolkeNews hab ich mich über die Abzocke mit den Funkscheinen aufgeregt und jetzt das: Neue Kennzeichnungspflicht für Yachten über 5,50m noch in diesem Jahr. Neue Ausrüstungsvorschriften für Funkgeräte, GPS und Lifebelts und Rettungswesten-Tragepflicht noch in diesem Jahr. Sportbootführerschein See nur noch innerhalb der Dreimeilenzone gültig und auch noch auf wenige Jahre beschränkt gültig. Das alles soll sich laut Verkehrsministerium und DSV schon „in der Umsetzungsphase“ befinden.

Die Wassersport Lobby, DSV und Deutscher Mo-

toryacht Verband (DMYV) befürworten die neue Kennzeichnungspflicht auch noch. Na klar: Da sie die Registrierung und Ausstellung der IBS (Internationaler Bootsschein) durchführen, können sie Millioneneinnahmen an Gebühren erwarten. Geht es denen denn wirklich nur noch ums Kohle machen? Sind das Segler-, also Mitgliederinteressen, die da vertreten werden? Ich seh' das nicht.

Auch Versicherungen legen keinen Wert auf noch mehr Regelungen. 2006 ganze sechs Verkehrstote in der Freizeitschiffahrt in Deutschland, das beweist doch wohl, wie sicher unsere Schipperei sowieso ist.

Wann beginnen wir endlich, uns gegen die absolut freiheitsfeindliche Einzäunung, gegen den Versuch der Totalbevormundung durch tausend neue unsinnige Vorschriften, Beschränkungen ohne Begründung und vor allem gegen die Verselbständigung und Zweckentfremdung unserer Interessenvertretungen (DSV, DMYV etc.) zu wehren?

In deren Satzungen steht was von „gemeinnützig“, „Interessenvertretung der Mitglieder“, „nichtkommerziell“, „unpolitisch“. Sollen wir sie mal erinnern?

Euer Heini



Erlaubte Tüfteleien und eine klare Meinung

Kleine Verbesserungen auch an 60 Jahre altem Design möglich!

von Georg Pulver

Kleine Verbesserungen an dem nun 60 Jahre altem Boot sind meines Erachtens immer noch möglich.

Vielleicht sind die nachstehend beschriebenen Tüfteleien Anregung genug, um zu überlegen, ob das für das eigene Boot von Vorteil wäre.

Fockwisch auf Linkslauf gegen Überläufer...

Bei einigen misslungenen Wendemanövern fiel mir auf, daß ein Überläufer auf der Fockschotwinde immer nur an der Steuerbord-Winde passiert, da bei Rechtslauf der Schot diese von aussen einläuft und im Eifer des Wendemanövers zwischendurch lose kommt und dann prompt der Überläufer unentrinnbar festsetzt. Wenn dieses in führender Position an der Wendetonne passiert, na dann gute Nacht vor dem Treibanker der backgestellten Fock!

Dem Verfasser, und ich glaube nicht nur diesem, ist dies schon mehrmals passiert, und Abhilfe ist dann nur nach lösen des Fockfalls möglich. Aber es geht auch anders, man drehe die Andersen-Winde an Steuerbord von Rechts- auf Linkslauf um, und schon ist die Fockschot sicher auf der Winstrommel gelandet, da diese sicher zwischen Kockpitsüll und Trommel geführt wird.

Die vorhandenen serienmäßigen Andersen-Winden lassen sich nach meiner Beobachtung von rechts- auf linksholend umstellen, jedoch ist Vorsicht geboten, da die Sperrklinke und die Rückholfeder spiegelbildlich umgedreht werden müssen und bei den alten, besseren Modellen gleichzeitig das Nadellager gefangen werden muss. Ferner ist die Rück-



holfeder nicht immer leicht neu zu fixieren. Aber der Lohn dieser Mühen ist dann ein perfekter Ablauf der Wende auch bei Hektik und anderen Ablenkungen.

Pinnenausleger als justierbarer Feststeller...

Das Folkeboot als Langkieler fährt ja eigentlich immer gerne geradeaus, nur wenn die Pinne lose kommt, wenn man ein neues Bier braucht oder das Fall durchsetzen will, kommt das Boot prompt vom Kurs ab. Abhilfe habe ich hier mit einem Pinnenausleger gefunden, der mit einem Griff als Schreckengewinde nachregelbar am Auslegerende ist. Wenn damit der Geradeauskurs einmal fixiert ist kann man für ca. 10

Bootslängen die Pinne verlassen, vorausgesetzt, die Bahn ist frei und andere Störungen sind zurzeit nicht in Sicht. Dies ist manchmal eine große Hilfe bei Manövern mit kleiner Crew, und wer schon immer die volle Besatzung an Bord.

...und meine Meinung zum Alumast

Die Diskussion um die Ablösung des Holzmastes durch Aluminium-Profile, insbesondere der Beitrag von Heino Haase in den FolkeNews 1/07 hat mich zu der Überzeugung gebracht, der Alumast ist eigentlich schon jetzt entbehrlich, wohingegen dem Carbon-Rigg auch bei unseren Schiffen wohl die Zukunft gehört. Wem dies zu fort-

schriftlich ist, der kann den Carbonmast doch mit Folie in Fichten-Maserung bekleben, vielleicht sind dann auch die Vermessungsprobleme durch Nichterkennung leichter zu lösen. Aber Scherz beiseite, die Klasse sollte sich doch einmal überlegen, ob der bezahlbare Fortschritt sich nicht in diese Richtung bewegen sollte. Als Ausgleich stehen ja immer Übergangslösungen bereit, wenn nur die Spitze zu solchen Experimenten bereit ist. Jedoch ist Stillstand in Sachen Riggmaterial und neue, damit verbundene Gewichtsgrenzen auf längere Sicht ein Eigentor für unseren Klassenerhalt für die Zukunft.

Georg Pulver, Flotte Hamburg



118. Travemünder Woche 2007 09.04.2007 12:24 Uhr

MELDEFORMULAR ENTRY FORM

118. Travemünder Woche 2007
20.07.2007 - 29.07.2007

Klasse: Folkeboot Nation: GER Segel Nr.:
Class: Nation: Sail no.:

Steuermann: Herr / Mr. Vorname: Nachname:
Helmsman: First name: Surname:

Strasse + Hausnummer:
Street + House no.:

Land: (D) Deutschland PLZ: Ort:
Country: ZIP: Town:

Telefon: Mobil: E-Mail:
Phone no. Mobile: E-Mail:

Geb.Datum: January DD/MM (Segler/Sailor) Verein (Affiliation)
Date of birth: day / month / year Club:

Mannschaft 1: Vorname Nachname
Crew 1: First name Surname

Crew 2: First name Club:
Crew 3: First name Club:
Crew 4: First name Club:

Übernachtung / accommodation
no help with accommodation / I care myself for the accommodation
und / and
und / and
und / and

Nächste Seite / next page

© Travemünder Woche gemeinnützige Gesellschaft mbH • Treibeorgalle 2a • D - 23570 Travemünde
Technische Umsetzung, Betreuung und Content Management System: Adriaan Systemhaus GmbH • Gutenbergstraße 15 • D - 23566 Lübeck
http://www.travemuender-woche.net/custom/entryform.php?event_id=37 Seite 1 von 2

**JETZT MELDEFORMULAR
RUNTERLADEN UND MELDEN!**
<http://www.travemuender-woche.net>



SEGLER-VEREIN STÖFENSEE E.V.
GEGRÜNDET 1909 - MITGLIED IM DEUTSCHEN SEGLERVERBAND

SESSAN-CUP 2008

Liebe Folkebootsegler.

Der Segler-Verein Stöfensee e.V. und die Berliner Folkeboot-Flotte laden nach 1989, 1993 und 1997 zum vierten Mal zum Sessan-Pokal nach Berlin ein. Er wird vom

18. bis 20. April 2008

stattfinden.

Der Sessan-Pokal besitzt mittlerweile eine Tradition von 50 Jahren und ist damit die älteste internationale Folkebootregatta. 1952 fand die erste Folkebootregatta zwischen dänischen und schwedischen Seglern statt. 1957 stiftete die Sessan-Reederei (heute Stena-Line) einen Pokal zur Förderung der Freundschaft zwischen Folkebootsegler aus Dänemark und Schweden. Der Sessan-Pokal wird als Teamwettbewerb ausgetragen. Ein Team besteht dabei aus zwei Booten. Zunächst wurden nur Teams aus verschiedenen Städten gebildet. Da aber nie irgendwelche Statuten für diese Regatta bestanden, formierten sich bald auch Teams aus Regionen, Ländern oder auch gemischte Rengemeinschaften.

Die Berliner-Flotte stellt die Boote. Die Gäste kommen mit dem Steuermann und einem Vorschoter, sie können ihre eigenen Segel mitbringen. Das dritte Mannschaftsmitglied ist der Bootseigner oder eine Person seines Vertrauens. Die Boote werden den Teams zugelost.

Meldegeld: 140,-€ pro Team (zwei Boote)

Veranstaltungen:	Freitag, 18.04.2008	Begrüßung und Verlosung der Boote
	Samstag, 19.04.2008	1. Wettfahrttag
	Sonntag, 20.04.2008	Abendessen und gemütliches Beisammensein
		2. Wettfahrttag und Preisverleihung

Für unsere weitere Planung bitten wir Sie, uns bis zum 30.06.2007 mitzuteilen wie viele Mannschaften voraussichtlich teilnehmen werden. Die offizielle Ausschreibung folgt.

Ihre Antwort senden sie bitte an:

Jens Merda
Berliner Straße 38
10715 Berlin
Tel.: 030 / 84852112
spori@svst.de

oder
Klaus Löffler
Sandstraße 36
13593 Berlin
Tel.: 030 / 3626001

Mit freundlichen Grüßen

Jens Merda
Organisation /
Vorstandsmitglied - zuständig für den Bereich Sport im Segler-Verein Stöfensee

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE BERLIN

plant Erlebnisreise auf dem Wege zur Jahreshauptversammlung am Möhnesee. Anreise diesmal, größtenteils auf einer recht unbekannten Nebenstrecke, über Thüringen und Hessen. Übernachtung im Schloßhotel „Prinz von Hessen“. Es folgen zwei erholsame Tage mit vielen Möglichkeiten Land und Leute kennen zu lernen und die Annehmlichkeiten der herrlichen Sauna- und Badelandschaft zu genießen. Individuelle Beauty-, Verwöhn-Programme und Massagen sind möglich. Die Weiterreise führt in die alte Hansestadt Soest, in's Prodomo Hotel am Rande der malerischen Altstadt. Der Nachmittag ist für Damen und Gäste zur freien Verfügung. Auf der Rückreise gehts wieder in den Landgasthof Marktkieker in Burgwedel, zu einem leckeren Grünkohllessen (war 2004 der Hammer). Info: Heinz-Peter Müller, Scharfe Lanke 79a, 13595 Berlin, Tel. 362 47 62, Fax. 362 60 50, E-Mail hpm-immo@arcor.de

FLOTTE FLENSBURG

Pokalregatta in diesem Jahr nicht erst im August sondern am 30. Juni und 1. Juli! Infos und Melde-Info über www.f-gcr.de oder www.fsc.de



Kanne heuer früher: 4. - 5. 8. 2007

Aufgrund von Terminschwierigkeiten muß die Blau-Gelbe-Kanne in diesem Jahr früher als gewohnt, nämlich schon am 4. und 5. August ausgetragen werden.

BMW ist in diesem Jahr als Sponsor wieder „voll“ an Bord, so dass der Ablauf und die Ausstattung der Regatta gesichert sind, und Meldegeld und Spenden wieder für einen guten Zweck gestiftet werden können.

Die DVD mit Bildern und Film vom letzten Jahr ist fertig. Sie wird, wie im vergangenen Jahr, am ersten Regattatag bei der Anmeldung verteilt werden. Wer es gar nicht erwarten kann, kann sie auch vorab bekommen ... Eine kurze Zusammenfassung der Regatta vom letzten Jahr war ja in der FolkeNews zu lesen.

Für Gäste besteht am Sonnabend, dem 4. August, freies

Liegen im Hafen in Strande. Solltet Ihr darüber hinaus Wünsche haben, einfach beim Veranstalter melden. Die hoffen und freuen sich auf Eure Teilnahme.

Die Ausschreibung und Meldeunterlagen gibt's bei Christian Albrecht, Strande, Mobil 0170-5610551, E-Mail: cam-2@web.de

Unser langjähriges Mitglied

HANS-FRIEDRICH NEBELING

ist am 6. Juni 2007 von uns gegangen.

Wir trauern um unseren lieben Segelfreund.

Deutsche
Folkeboot Vereinigung e.V.

Die Beisetzung war am 28. Juni 2007.

Nordisches Folkeboot

Lindbau 1969

Erstklassiger Zustand,
kaum Gebrauchsspuren,
Beplankung ohne Äste, wenig Plankenstöße
Ein Lind'sches Kunstwerk im Originalzustand
nur selten noch so verfügbar
Preis: 22.500 Euro
Tel. 0172-4502314



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 Probesegelein 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
hans-juergen.heise@kabeldeutschland.de

Sportwart

Stefan Rosehr
Teichstr. 3a-5a, 23558 Lübeck
04 51/400 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
0431-372236 / 0176-63049861
E-Mail: traute@m-genthe.de
Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres
Eigner

Mitsegler

Euro 45,-

Schüler, Studenten

Euro 25,-

Jugendliche

Euro 10,-

Euro 0,-

Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
BLZ: 210 700 24, Kto.-Nr.: 0 351 916 00
BIC: DEUTDEB210
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

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

Bodensee

Norbert Herrmann, Tel. 07543 /93499-11
Vogelherdbogen 17, 88069 Tettnang
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

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

Flensburg

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

Hamburg

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

Kiel

Ulf Kipcke, Tel. 043 21/52 89 95
Looper Weg 20, 24536 Neumünster
ra.kipcke@gmx.de

Lübeck

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

Mölnesee

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

Impressum

Schlei

Klaus Kahl, Dachsgang 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 20. 09. 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: 0431/39 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.folkeboat.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	Konto-Nr.
Ort	BLZ
Club	
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 !



Malte Steckmest
Grauhöft 9
24376 Kappeln
Tel. 04642-3805
Bootseigner FG 36
Flotte Schlei

Gerhard Homuth
Hartungstr. 16
20146 Hamburg
Tel. 040-451126
Flotte Hamburg

Thomas Suwelack
Am Friedhof 9
48629 Metelen
Tel. 02556-985336
Bootseigner FG 227

Hans Klingenburg
Vogtei 24
45239 Essen
Tel. 0173-5439900
Bootseigner FG 720
Flotte Essen

Heidi Schneider
Breitenbachweg 3 C
22609 Hamburg
Tel. 040-80050616
Bootseignerin FG ???
Flotte Hamburg

Dr. Adalbert Kluck
Buschheckenweg 18
24229 Schwedeneck
Tel. 04308-542 oder
0178-4308542
Flotte Kiel

Hans Peter Hansen
Strucksdamm 3
24939 Flensburg
Tel. 0461-581604
Bootseigner FG 1044
Flotte Flensburg

Karl Wendisch
Fasanenstr. 37
10719 Berlin
Tel. 0172-6452368
Bootseigner FG 841
Flotte Berlin

Reinhard Fischer
Gatower Str. 81 E
13595 Berlin
Tel. 040-2615324
Bootseigner FG 700
Flotte Berlin

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





Pauken für SRC und UBI

Irgendwas Gutes gibts selbst im größten Elend zu finden - ein Buch!

Irgendwann stellt sich der Segler die Frage, wie denn wohl die aktuellen gesetzlichen Regelungen und die technischen Weiterentwicklungen auf dem Gebiet des digitalen Funkens vorangeschritten sind. Als Chartersegler kommt man schon nicht mehr drumrum: ohne DSC-Funkschein gibts fast nirgendwo mehr eine Yacht zu chartern. Für Privatsegler gibt es noch Bestandsschutz für die Benutzung analoger Geräte. Sobald man aber die Ausrüstung mit einer neuen Anlage in Betracht zieht, erteilt die zuständige Bundesnetzagentur (früher Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation) nur noch Inhabern eines DSC Funkbetriebszeugnisses eine Frequenz.

Allein das und die Tatsache, dass nicht mehr der DSV sondern das Bundesverkehrsministerium den Lehrstoff vorgibt, läßt ahnen, welche Ausmaße der Erwerb eines Funkscheines angenommen hat.

Ahnungslos, welche zum Teil abstrusen Fragen man sich für eine Funkausbildung einfallen lassen könnte, meldete ich mich unvoreingenommen zum DSC-Funkschein und weil es ja so praktisch ist, auch gleich zum UBI-Sprechfunkzeugnis für die Binnenschiffahrtfunk an.

Also vorab mal meine kurze Einschätzung einer erweiterten Ausbildung für diese beiden Scheine. Grundsätzlich habe



ich viel in der Ausbildung gelernt und sehr viel davon konnte ich nicht unbedingt aus meinem früheren Funkschein ableiten. Klar nen Mayday Notalarm kann jeder im Zweifel auch so absenden, doch eine Unterweisung in die neue Technik und auch ihre Möglichkeiten halte ich schon für erforderlich. Wieso dabei aber Sachen auswendig gelernt werden müssen, auf die man überhaupt keinen Einfluß hat und die so etwas von irrelevant sind, weiß das Ministerium allein. Wenn sich

schon der Segellehrer bei der Unterrichtung für Prüfungsinhalte entschuldigt, kommt man spätestens ins Grübeln...

Kleine Kostprobe gefällig? Auf welchen Frequenzen sendet eine COSPAS-SARSAT Seenotfunkbake (EPIRB)? Jaja richtig gelesen beim DSC-Funkschein wird alles durchgenommen und geprüft, was auf dieser Erde funkt. Aber was interessiert mich die Frequenz eines Gerätes, das ich nur einschalten kann??? - Manchmal ist Ärgern aber auch gut, denn so weiß ich jetzt noch die Antwort: 121,5 und 406 MHz.

Genug gelästert. Es gab auch Lichtblicke bei der Ausbildung. Etwa das Buch mit dem anregenden Titel „Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (SRC) UKW-Sprechfunkzeugnis für den

Binnenschiffahrtfunk(UBI)“ von Uwe Hannemann.

Ich weiß nicht, was der Autor von Berufswegen macht, aber dieses Buch ist ein überdurchschnittlich gutes Beispiel dafür wie man selbst „trockensten“ Lehrstoff anschaulich vermitteln kann. Zunächst wird vorab alles sehr eingängig erklärt. Was dabei von besonderer Relevanz ist, ist nach den Gruppen Prüfung / Beispiele / Praxis an Bord gekennzeichnet, und zusätzlich findet man direkt einen Verweis auf die entsprechenden Prüfungsfragen.

Anders herum geht es natürlich auch. Stößt man vor der Prüfung beim Büffeln der Fragen auf Unwissen, lässt sich umgehend das entsprechende Kapitel anhand eines sehr detaillierten Stichwortverzeichnisses finden und nachlesen. So durchdacht und anschaulich wie das Buch aufgebaut ist, ist es gleichermaßen zielführend in der Prüfungsvorbereitung und auch als Nachschlagewerk für die Bordbibliothek geeignet. Deshalb bleibt es auch in meinem Besitz, und ich werde es nicht bei irgendeiner Internetauktion wieder verschern als glücklicher Besitzer zweier neuer Scheine.

Rainer Hellmann

Uwe Hannemann:

„Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis (SRC) UKW-Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk (UBI)“, 3., überarbeitete Aufl., 304 Seiten, 43 Abbildungen, Format 13 x 20 cm, kartoniert, Delius Klasing Verlag, Bielefeld 2005, ISBN 978-3-87412-172-9, EUR 12,90



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



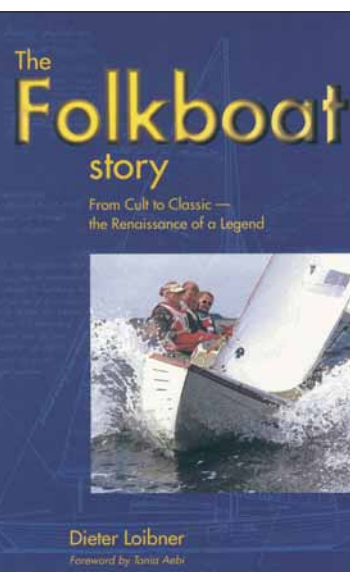
communicare die Sprachingenieur

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.