



Nummer 4/2007  
4. Quartal

5,00 €

65 Jahre  
Folkeboot

# FOLKE NEWS



**Regatten: San Francisco, u.v.m.**

**Protokoll: Jahreshauptversammlung an der Möhne**

**Törns: Weihnachtstörn über die Ostsee**

**Holzarbeit: Mastrettung selbstgemacht**



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

## Nordisches Folkeboot „Ariel“ seit 25.11. mit ARC unterwegs über den Atlantik: Small and Simple



Henry Adams (rechts) ist sicher: ein Nordisches Folkeboot ist alles, was man braucht, um über den Atlantik zu segeln. Kein Grund auf die Pensionierung zu warten, oder aufs große Geld fürs große Boot. Wie schon früher betont, braucht man kein spezielles Schiff, spezielle Passatsegel, teure Ausrüstung, Strom- oder Wassermacher. Wenn das Be-

dürfnis nach solchen Dingen einen aufhält, sollte man sich davon frei machen.

Henry und sein Freund Tim Fosh haben es nicht gerade luxuriös, aber sehen sie unglücklich aus? Allein in diesem Jahr haben sie schon die Britischen Inseln umrundet, sind auf die Kanaren gesegelt und jetzt segeln die beiden 23-jährigen Uni-

Absolventen gleich weiter bis Februar.

„Ariel“ ist das Familienboot von Henry, ein unmodifiziertes Nordisches Folkeboot aus GFK von 2001. Es ist das kleinste Boot der ARC (Atlantic Race for Cruisers, von Gran Canaria nach St. Lucia) in diesem Jahr, aber wahrscheinlich sicherer als manch eine größere Großserienyacht. Nur in der Startphase sollten Henry und Tim vorsichtig sein, denn das Zweittonnenboot wiegt 50% mehr durch all die Vorräte.

Dafür brauchen sie sich kaum wegen mechanischer Defekte zu sorgen, denn was kann schon kaputtgehen? „Ariel“ hat nur einen Außenborder, ein Solarpanel für Strom, einen Einflamm-Spirituskocher, einen 100 l Flexitank mit Wasser und ganz, ganz viele Flaschen Trinkwasser. Hier geht’s nur ums Segeln.

Sie sagen, wenn die Sonne scheint, würden sie vielleicht genug Strom haben, um eine DVD anzugucken, aber das finden wir gemogelt. Sie sollten Walknochen schnitzen oder Schiffsmodelle aus Streichhölzern bauen.

*Elaine Blunting*

Übersetzung genehmigt von der Autorin. Elaines Blog findet man unter [www.yachtingworld.com](http://www.yachtingworld.com)

Den Fortschritt der Atlantiküberquerung der „Ariel“ verfolgt man leicht über den GoogleEarth Fleettracker der ARC. Hiersind die Positionen der teilnehmenden Yachten nach Tagesmeldung aktuell zu sehen, mit einigen Daten zu den 235 Booten und Links zu einzelnen Crews. Position der „Ariel“ am 12.12.2007: 16°48'00"N 49°45'55"W – mehr als 2/3 des Weges geschafft!



# Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Wenn Ihr dieses Heft in den Händen haltet, steht Weihnachten unmittelbar vor der Tür. Die Segelsaison ist abgeschlossen und die Winterpause ermöglicht uns, vergangene Ereignisse zu reflektieren, neue Ziele zu entwickeln, Bootsreparaturen durchzuführen oder einfach mal eine Auszeit vom Segeln zu nehmen. Doch bevor Ihr im Winterlager untertaucht, noch ein paar Informationen vom Geschehen in der Folkebootvereinigung.

Am 24.11.2007 fand im Yachtclub Möhnesee unsere Jahreshauptversammlung statt. Die Flotte Möhnesee und die Mitglieder vom YCM haben alles prima organisiert und damit die Grundlagen für eine reibungslose Versammlung geschaffen. Dafür im Namen aller Mitglieder unserer Vereinigung ein herzliches Dankeschön! Das ausführliche Protokoll der Versammlung ist in diesem Heft

abgedruckt. Für die Erstellung dieses Protokolls bedanke ich mich bei Kiki (Christian Goecke), der sich dabei so ins Zeug gelegt hat, dass mit Abschluss der Versammlung das Protokoll bereits via E-Mail zu meinem Schreibtisch unterwegs war. Zum Glück ist Kiki beim Segeln nicht ganz so schnell, sonst hätten alle anderen keine Chance. Auf die Inhalte der Versammlung möchte ich an dieser Stelle nur auszugsweise eingehen. In folgenden Flotten wechselten die Steuerleute:

Bodensee, Norbert Herrmann übergibt an Rainer Willibald, Christoph Huber wird Regattawart; Eckernförde, von Hinnerk Blenckner übernimmt Dr. Norbert Lins; Kiel, Ulf Kipcke reicht an Walter Furthmann weiter und Möhnesee, Achim Cloer lässt sich von Christian Goecke ablösen. Bei allen, die aus dem Amt geschieden sind, bedanke



ich mich im Namen der Deutschen Folkeboot Vereinigung und ihren Mitgliedern für ihren Einsatz und ihr Engagement zum Wohl der Vereinigung und des Folkebootes. Den neuen Obleitern wünsche ich viel Erfolg und wenig Ärger in ihrem Amt. Harald Koglin (Folkeboot F GER 733 „Filou“) hat sich bereit erklärt, unsere Homepage mit Leben zu versehen. Weil

er dazu aber auch Eure Hilfe braucht, bitte ich Euch, ihn tatkräftig mit Beiträgen, Bildern, Informationen usw. zu unterstützen. Ihr erreicht ihn unter [internet@folkeboot.de](mailto:internet@folkeboot.de).

Ein Wort in eigener Sache: Bei der Hauptversammlung bin ich wieder zum ersten Vorsitzenden gewählt worden. Darüber habe ich mich sehr gefreut und ich bedanke mich für das mir entgegengebrachte Vertrauen. Die Arbeit als Vorsitzender mache ich gern. Aber auch für die Folkeboot Vereinigung gilt: Niemand sollte an seinem Sessel festwachsen. Darum gebe ich bereits jetzt zur Kenntnis, dass ich nach dieser Wahlperiode das Ruder der Deutschen Folkeboot Vereinigung abgeben werde.

Euch und Euren Lieben wünsche ich eine besinnliche Vorweihnachtszeit, ein schönes Weihnachtsfest und eine guten Rutsch ins neue Jahr. Kommt gut über den Winter!

*Euer alter und neuer  
1. Vorsitzender  
Karl-Peter Nielsen*

## Drei neue Flottenchefs und ein Sportwart

**Kiel.** Anlässlich des ersten Wintertreffens der Flotte am 21.11.2007 hat Walther Furthmann von Ulf Kipcke das Amt des Flottenobmannes übernommen. Im Oktober 1999 war Ulf zum Obmann der Folkebootflotte Kiel gewählt worden. Er löste damals Bernd Ruckpaul ab. Walther ist als Eigner und Steuermann der „Paula“ F – GER 466 aufgrund seiner Regattaerfolge fast überall bekannt. Ihr erreicht ihn unter [wf466@gmx.de](mailto:wf466@gmx.de) oder für kurze Telefonate

montags und dienstags unter Telefon 04 31-6 48 61 52.

**Eckernförde.** Von Hinnerk Blenckner übernahm Dr. Norbert Lins am 22.09. die Bürde der Flottenleitung. Norbert lebt in Barkelsby und ist zu erreichen per E-Mail [dr.lins@t-online.de](mailto:dr.lins@t-online.de) und Telefon 0 43 51/8 15 29. Norbert stellt sich auf Seite 27 dieses Heftes selbst vor.

**Schlei/Möhnesee.** Da Stefan Rosehr als neuer Chairman der

NFIA die sportlichen Angelegenheiten unserer KV nicht länger leiten konnte, suchte die Jahreshauptversammlung am Möhnesee (Protokoll in diesem Heft) den besten Nachfolger und fand ihn in Klaus Kahl, der bereits Obmann der Flotte Schlei ist.

Klaus, ein professioneller „Holzwurm“ (siehe Artikel „Mastreparatur“ in diesem Heft), ist uns lang bekannt. Seine Kontakte im Impressum dieser FolkeNews.

**Möhnesee.** Kaum vorstellen muß man Christian (Kiki) Goecke. Bis zur Ablösung durch Traute Genthe war er der T.O. der DFV. Jetzt hat er sich, in Abwesenheit, erneut zum Flottenobmann am Möhnesee wählen lassen.

Kiki übernimmt von Achim Cloer, dem als Fabrikant immer weniger Zeit blieb. Allerdings hat uns Achim eine schöne JHV ausgerichtet! Kiki, bekannt energisch und aktiv, wird uns von der Möhne hören lassen!





## Weihnachtstörn

### Und im Winter kamen sie über das Meer...



*Wie kommt man dazu, zu Weihnachten einen Törn nach Bornholm zu unternehmen? Haben wir nicht alle schon mal davon geträumt, was Verrücktes zu machen? Silvio und Steffen sind manchmal mit der Winterarbeit an „Svea“ nicht so zeitig fertig. Dann muss die Saison eben mal nach hinten verlängert werden. Dabei ist etwas Einzigartiges herausgekommen. Etwas, worauf viele von uns ganz einfach neidisch sein werden.*

von Silvio Weiß

Als ich den Vorschlag zum 1. Mal von meinem Bruder hörte, schüttelte ich nur den Kopf.

Wie kommt er nur auf den Gedanken, bei Wind und Wetter mit unserer hölzernen „SVEA“ zu Weihnachten nach Bornholm zu segeln. Noch dazu, wenn die Tage sooo kurz sind. Uns könnte ja auch Eis den Weg versperren. Stürme, Regen, Schneetreiben und schnelle Wetterwechsel zu dieser Jahreszeit sind nicht selten. Da ist dann ein festgesetzter Termin, wie es Weihnachten nun mal ist, ein Pokerspiel. Das Boot so lange im Wasser lassen führt auch so manche Komplikation mit sich. Wir sind doch hier nicht am Mittelmeer.

Als ich dann erfuhr, dass Bru-

der Steffen das Buch „Der keltische Ring“ von Björn Larsson gelesen hatte war mir dann alles klar. Die Magie dieses Lesestoffes ist auch bei ihm übergeschwappt. Mich kribbelt's schon wieder, wenn ich nur daran denke. Lest selber dieses Buch, dann ist zu dieser Jahreszeit vielleicht mehr Segelverkehr auf der Ostsee.

So, der Schuldige ist gefunden, hätte er doch lieber von Sebastian Jünger „Der Sturm“ gelesen, dann wäre er gar nicht erst auf diesen Gedanken gekommen.

Nun wenn ich ehrlich bin, einen gewissen Reiz übte diese Idee schon auf mich aus.

Aber ungeheizt, kalt, nass und ungemütlich über das bisschen Ostsee zu heizen und nicht wie

gewöhnlich in warmen trockenen Räumen gemeinsam mit der Familie vorm Weihnachtsbaum zu sitzen – oh nein, was tue ich mir da an.

Je mehr ich darüber nachdachte, umso mehr teilte ich die Idee mit meinem Bruder. Die Klimasituation führte mich noch näher an diesen Einfall heran. Hinzu kam auch noch, dass wir jetzt einen eigenen Trailer besaßen und somit unabhängig den Sliptermin selber bestimmen können.

Ich willigte dann doch ein. Als dann meine Freundin und unsere Freunde von unserem Vorhaben erfuhren, reagierten die Informierten höchst unterschiedlich. Manch einer fand

diese Idee toll, machte uns Mut, meine Freundin war darüber sehr erzürnt. Und es gab auch welche, die uns für verrückt erklärten. Soll doch ein jeder denken, was er will, jetzt erst recht.

Dennoch stand die Voraussetzung – kein Sturm, kein vorausgesagter Dauerregen, kein Schnee, und kein Eis – einer Überfahrt entgegen. Es ist dann zwar immer noch ein Risiko vorhanden, dort hinüber zu segeln, aber ich wollte es so gering halten, wie nur irgend möglich.

O.K. Urlaub war eingereicht, günstiges Wetter bei Petrus angemeldet und bei „Murphy“ haben wir auch angeklopft, er solle doch bitte seinen Scha-



bernack nicht so doll mit uns treiben. Treibstoff für unseren „Quirl“, Trinkwasser, Thermoskannen, 5-Minuten Terrinen, Thermounterwäsche und viele andere „Warmhalteklammotten“ waren besorgt. Der Termin rückt näher.

Im Greifswalder Museumshafen, wo „SVEA“ noch gemütlich herumschaukelte, war jetzt Action angesagt. Unser Treiben entdeckte sofort der Museumshafenmeister und dachte schon, wir wollten uns aus dem Staub machen. Sicher wollten wir los, aber nicht ohne unsere Hafensliegegebühr dort zu entrichten, möchten wir doch irgendwann wieder hier liegen. Vom 23. 12. 2006 bis zum 04. 01. 2007 bleibt die Wieck-Brücke laut Internetinfo geschlossen. Wir müssen also vorher durchgefahren sein. Um 15 Uhr ist die täglich letzte Öffnungszeit zu dieser Jahreszeit, das bedeutete für uns den Finger zu ziehen und Arbeitsteilung. Ich fahre den Kahn durch die Brücke, Steffen holt den Proviant und kommt dann mit dem Auto nach Greifswald-Wieck.

Als dann alles verstaubt war, halfen wir uns noch ein, zwei... Biere ein und aßen eine leckere Dorade im Wiecker Fischres-

taurant. Schöne Einrichtung dort und sehr schmackhaft, ich muss es wissen, denn normalerweise esse ich gar keinen Fisch. Aber was ist schon normal an unserer geplanten Reise.

Am nächsten Morgen, wir schrieben das Datum 22.12.2006, um 06:00 Uhr Winterzeit in unseren Breiten, ging es dann also nach 'nem heißen Teechen los gen Norden. Wind war vorhanden, ausreichend. Wir konnten unter „Vollzeug“ segeln, erst raumschots, dann auf der Ostsee mit halbem Wind. Es war noch dunkel. Es tröpfelte ein wenig, wollen wir hoffen, dass es nicht mehr wird. Ein Fischer, der zur selben Zeit auslief, sah zu uns, sah seinen Kollegen an und sie schüttelten den Kopf, aber den üblichen Seemannswink erwiderten sie trotzdem und wünschten uns gute Fahrt. Den Blick eines Mannes, der seinen Hund gassi führte, spürten wir noch lange Zeit im Nacken. Während der Hund ständig an der Leine zog, blieb dieses Herrchen wie angewurzelt stehen. Machen wir wirklich das Richtige, waren jetzt meine Gedanken. Na, Mensch, früher, als es noch keine GFK-Boote

und keine motorischen Hilfen gab, mussten die Fischer doch auch raus auf die See, egal zu welcher Jahreszeit. Also, nach vorn geschaut und ab dafür.

Auf dem Bodden waren die Wellen ja noch klein, aber auf der Ostsee schaukelten wir dann schon mehr. „SVEA“ nahm die Wellen ohne zu murren, schließlich ist sie ja für baltische Verhältnisse gebaut. Gut, dass wir schon vorher Tee und Brühe gekocht hatten, durch die jetzt gleich bleibende Krängung war es uns jetzt nicht mehr möglich zu kochen, unser Kocher war nämlich nicht kardanisch aufgehängt. Außerdem ist irgendetwas mit der Düse, da dauert das Kochen derzeit ewig. Der stetige Fahrtwind und die unzureichende Bewegung ließen uns schon ein wenig frösteln. Ich zog dann meinen „Käppn Scott“-Anorak (Parker) an, der Tee tat sein übriges. Tja, viel war nicht los, ein Kümo kreuzte unsere Route, aber so, als wenn wir nicht genug Platz hätten. Vielleicht aber wollten die sich von nahem überzeugen, ob sie richtig sehen. Segler sahen wir nicht. Einen blauen Kahn konnten wir auch ausmachen, mit den weißen Buchstaben BP. Aber die

drehten irgendwann wieder ab. Hatten wohl keine Lust, uns zu kontrollieren.

Die Sonne zeigte sich leider nicht. Steffen meinte nur, ich solle lieber den Anorak ausziehen, wenn da mal ne richtige Welle Innenbords kommt, wird der Parker nass. Diesen dann zu trocknen, wäre bei dieser Witterung unmöglich. Ich behielt ihn aber trotzdem an, war er doch so schön mollig warm. Später dann, ich glaube „Murphy“ hatte mitgehört, schüttete er uns eine riesige Welle ins Cockpit. Die wärmende Joppe war jetzt nass, hätte ich doch bloß auf Steffen gehört. Aber Segler sind halt Dickschädel, hat mir mal jemand gesagt. Nun musste die kalte Öljacke her, aber so schlimm war das nun auch wieder nicht. Schlimmer war etwas ganz anderes.

Ein Reff einzubinden war jetzt schon schwieriger. Es dämmerte schon, der kurze Tag verging wie im Fluge. Also lieber jetzt noch reffen. Das Bindereff sah zwar nicht schön aus, aber wir fühlten uns gleich sicherer. Normalerweise wird bei diesem Wind noch nicht gerefft, aber es sah so aus, als wenn er noch zulegt. Dann im Dunkeln reffen ist ja nicht grad ungefährlich, zumal ein Folke ja ohne Seezaun konstruiert ist. Der Gedanke, dass es jetzt dunkel wird und wir noch kein Land gesichtet hatten, die etwas kalten Füße, ein wohl schlechtes Bier von gestern und die immer höher werdenden Wellen, ließen mein Magen verrückt spielen. Die leckere Dorade von gestern, schön eingelegt in Bier, wollte unbedingt wieder ins Meer zurück und das ohne Gräten. Ich gab ihrem Willen nach, aber nicht ohne ein paar mal laut-hals nach Ulf geschrien zu haben. „UUUULLLLLLFFFF, U U U U L L L L F F F F F, UUUULLLLLLFFFF, FFFFFFFF.“ Ich weiß heute noch nicht, wer Ulf ist.

Jetzt galt mein Heilmittel in solch einem Zustand. Ablenken durch Arbeit, denn Steffen war auch nicht ganz wohl bei dem Gedanken, dass ein Crewmitglied n.e.b. (nicht einsatzbereit) ist.

Ich versuchte unser Lodderreff



Winternacht in Rönne mit „Svea“.



zu ordnen, bei dem Wellengang nicht ohne Risiko. Dann setzte mich an die Pinne und irgendwie half meine „Medizin“, mir war wieder wohler zu Mute.

Steffen machte dann ein Lichtgewölbe in Kursrichtung am Horizont aus. Das war Rönne, kein Zweifel. Steffen meinte auch, im Dunkeln zu segeln macht irgendwie mehr Spaß, man sieht die immer höher werdenden Wellen nicht mehr und die Befeuerung ergab eine bessere Orientierung.

Wir nahmen auch immer öfter Wasser von außen nach innen auf. Die Handlenzpumpe lief fast heiß. Auch wir kamen dabei abwechselnd ins Schwitzen. Ein wenig half uns auch die elektrische Bilgenpumpe, aber wir wollten ja Batterie fürs Positionslicht sparen.

Unsere Handschuhe waren mittlerweile klitschnass. Hier und da kroch das kühle Nass auch durchs Ölzeug. Dies alles störte uns nicht mehr, seitdem wir diese erleuchtende Erscheinung ausgemacht hatten. Es sollte noch Stunden dauern bis wir zur Einfahrtstonne vor Rönne kamen. Kurz davor aber zwang uns eine riesige Kataranfähre, noch mal einen Kringel zu fahren. Es wäre zur Kollision gekommen und ob die Fähre uns überhaupt bemerkt hätte, ist auch fraglich. Na die hat uns sicher „Mur-



phy“ in die Zielgerade gesetzt. Und dem nicht genug, kreuzte noch ein kleiner Trawler unser Fahrwasser in der Hafeneinfahrt. Was ist das bloß, die ganze Zeit machten wir kein Schiff aus, während wir uns der Insel immer mehr näherten und jetzt ist hier ein Verkehr??? Murphy???

Bei Einfahrt in den Hafen, hatten wir raumen, bis achterlichen Wind, so auch die Welle. Wir schossen förmlich ins Hafenbecken, aber Zuschauer hatten wir keine. Es war 21:30

Uhr, wer rechnet jetzt auch mit nem Segler.

88,7 sm von Greifswald in 13 Stunden, im Durchschnitt ca. 6,8 kn, mehr als die eigentliche Rumpfgeschwindigkeit, das ist doch ein beachtliches Etmal, oder!?

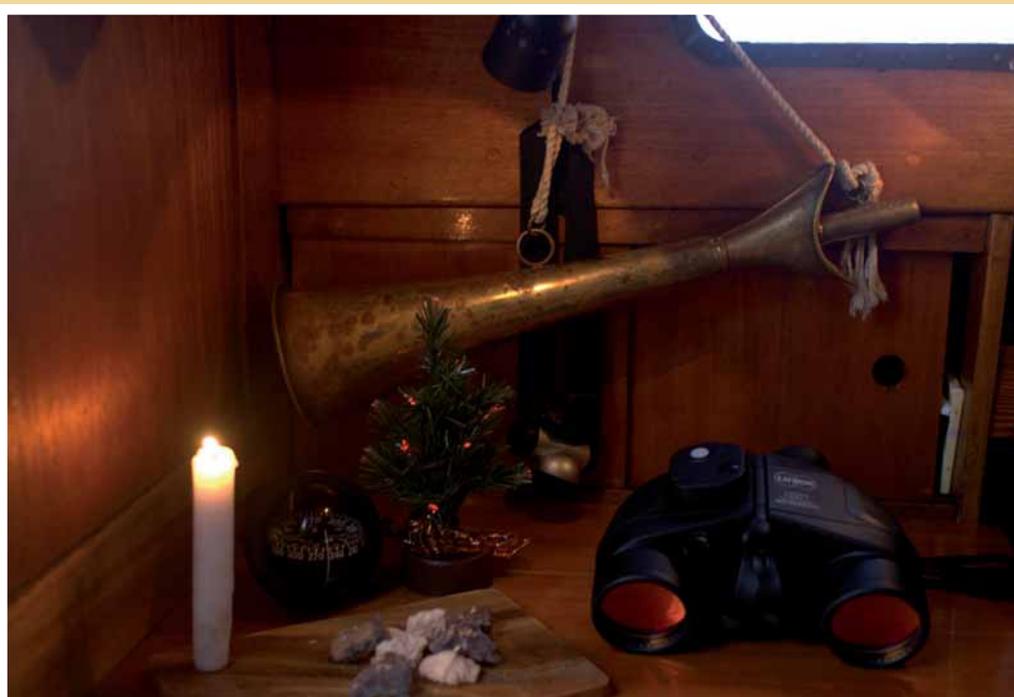
Festmachen im kleinen Fischerhafen, im nassen Ölzeug von Bord, auf der Suche nach einem Glasbieregeschäft. Schwieriger Fall? Aber nicht für uns, auch wenn wir sicherlich einen komischen Eindruck

bei den Einheimischen hinterließen. Die Suche endete erfolgreich in einem irischen Pub. „Oh Malley“, war glaube ich der Name des Etablissements. Ein Einlasser mit Kahlkopf und der Barkeeper, ebenfalls mit Glatze, ließen uns kurz auf der Schwelle verharren. Aber der Grund zu feiern war so triftig, dass wir den vorher gebannten Respekt vor den starken Jungs verloren. Es stellte sich heraus, dass es zwei ganz freundliche Gastronomen waren. Sämtliche Gäste mussten sich ihr Getränk selbst holen, nicht aber wir. Der Barkeeper persönlich brachte uns jedes neu bestellte Hopfengeränk. Sahen wir sooo hilfebedürftig aus?

Die dort installierte Heizung trocknete unsere nassen Klamotten hervorragend. Man haben wir gefeiert.

An den beiden folgenden Tagen schlenderten wir durch Rönne, sahen dies und das, leerten diesen und jenen Kelch und sahen den Menschen bei der Bescherung zu. Die Häuser und dessen Fenster sind so gebaut, dass man sich dem nicht entziehen kann, wenn man um diese Zeit auf der Straße schlendert.

In einem Eiskaffee, welches zwar geöffnet aber völlig menschenleer war, verweilten wir eine kleine Weile. Der Inhaber, den wir dort kennen lernten,





war so begeistert von unserem Törn, dass er uns gleich einen ortstypischen Glühwein ausgab. Er ist ehemaliger Militärpilot, hat sich dann nach der Pensionierung gelangweilt und eröffnete dieses Café. Mittlerweile ist er am Bau eines weiteren Cafés.

Ich erwähne diese Begegnung deshalb, weil dieser Pilot a. D. am Morgen des 24.12.2006, um Punkt 8:00 Uhr, am Vorsteven klopfte. Ich dachte zuerst: „Jetzt kommt doch noch der Hafenmeister, um die Liegegebühr zu kassieren“. Mist, ich zog mir den Schlafsack über meinen dicken Schädel. Vielleicht guckt Steffen ja mal nach. „Mister Skydiver“ bewies seine Ausdauer, ich gab auf, kroch aus meiner mollig warmen Penntüte, um zu sehen, was mich dieser Blick kosten wird.

Ich traute meinen Augen nicht, es war der Flieger aus dem Café, mit dänischem Kuchen und Erfrischungsgetränk. „Isch denk, sie sind frische Leide, fröhe Weinaten“, sagte er und übergab uns unser ungeplantes Frühstück. Ich war sprachlos,

stand völlig baff am Vorstag, in Thermounterwäsche und noch dicken Klüsen (gequollenen Augen). Ihm entwich ein leichtes Grinsen, so wie: „Na, der sieht ja komisch aus, aber die Überraschung ist gelungen“. Steffen gab mir Rückendeckung, indem er genauso ausschaute wie ich. Wir bedankten uns herzlichst und wollten ihn noch..., da war er schon wieder verschwunden. Gibt's denn so was, oder anders gefragt, erlebt man so etwas noch bei uns?

In unserem Frühstücksbeutel war noch ein beschriebenes Stück Speisekarte, vorgesehen für den Fall, wir wären Frühaufsteher. Er wünscht uns glückliche Weihnachten, ein frohes neues Jahr, dass wir uns wieder sehen und gute Heimfahrt.

Ach ja, die stand uns ja noch bevor, die Heimfahrt. Kein Tag auf Bornholm war windstill, im Gegenteil, es blies eher viel kräftiger als bei unserer Anreise. Hinzu kam ekeliger Nieselregen, der käme von vorn, wenn wir jetzt losführen.

Heimatliche Terminerfüllung

hatte unseren Heimreisetermin schon festgelegt. Am 25. 12. 2006 müssen wir in See stehen.

Diesmal um 4:00 Uhr aufgestanden, vorher ein Reff eingebunden, wieder heiße Getränke und Brühe gefertigt, galt es um 5:00 Abschied von Rønne zu nehmen. Als wir an Deck krochen, hatten wir so unsere Mühe, nicht ins Wasser zu schlittern. Das ganze Deck war vereist, die Pier ebenso. Nach der Morgentoilette ging es dann aber eisig zur Hafenaus-

Die beim letzten Törn erprobte Genua, wurde an Stelle der Fock gesetzt. Das Reff im Groß hatten wir schon lange heraus gebunden. Der Wind ließ immer weiter nach. Na das kann ja was werden. Am Barometer änderte sich nichts, also keine so genannte Ruhe vor dem Sturm. Etwas Schwell war da noch, so dass die schlaffen Segel hin und her schlugen, da half auch der Bullenstander beim Großsegel nichts mehr. Also Flautenschieber klarmachen, warum wird er auch so



fahrt. Der Schwell war nicht mehr so doll wie am Abend zu-

genannt. Wird der Sprit reichen? Unter Motor, müssen



vor, der Wind hatte auf Nord gedreht, was insofern Mist war, dass die Insel uns im Windschatten stehen ließ. Ansonsten konnte es nicht besser kommen. Man haben wir wieder ein Glück, na hoffentlich wecken wir „Murphy“ nicht auf. Etwas weiter draußen dann frischte es ein wenig auf und so zogen wir frohen Mutes gen heimatliche Gefilde. Ein schöner Törn, bei raumen Wind, etwas kalt.

Ungefähr auf der Hälfte der Strecke ließ der Wind nach.

wir auch das Hecklicht und die Rot-Grün-Laterne anbasteln, welche auf Funktion lange nicht mehr geprüft waren. Da reicht das Rundum-Toplicht nicht mehr aus. Das waren jetzt so unsere Probleme. Aber noch eines war da, auf das bewegten wir uns geradewegs zu. Ein fette unheimliche Nebelwand, von Ost nach West, so weit das Auge blicken kann. Diese sah aber nicht wie gewöhnlich nebelig weiß aus, nein sie war dunkel, wie eine Gewitterwolke und direkt auf





nämlich an. Ein paar Seemeilen weiter schlüpfen wir aus der Nebelwand heraus, es war bereits dunkel und wir konnten die Leuchtfeuer um Saßnitz ausmachen. 59,6 sm

Im Hafenbecken hat sich einiges getan, so gab es die Steganlagen von einst nicht mehr. Nun wir dachten, Saßnitz liegt wohl eh im Winterschlaf und Weihnachten ist ja noch aktuell. So legten wir uns einfach an den Fahrgastschiffanleger. Eine kleine Stadtwanderung, ließ uns erschauern. Man hat sich Saßnitz verändert. Alles zugebaut mit solch hässlichen neumodischen Glas-, Stahl-, Beton-, Kunterbunt-Bauwerken. Na, über Geschmack lässt sich ja streiten, heißt es, aber ich stehe da wohl mit meiner Ansicht nicht alleine. Nach einem köstlichen Stück Entenbraten und dazu gehörigem Bier kullerten wir schwer betankt in unsere Kojen.

dem Meer. Augen zu und durch. Als wir in dieses unheimliche Etwas eintauchten, war alles Zeugs an Deck im Nu mit Tropfen übersät. Wir sahen nicht mal mehr den Bug. Aber außer der verlorenen Sicht und der plötzlich aufgetretenen Nässe war nichts Besonderes dabei. Mystisch war es dennoch. Was, wenn jetzt eine Fähre aus Saßnitz käme, diesen Hafen steuerten wir

Am dunklen frühen Morgen liefen wir aus und mit schönem halben Wind fuhren wir die schöne Rügener Ostseeküste bis in den Greifswalder Bodden ab. Im Bodden dann, der Wind nahm stetig zu, kam dieser von vorn. Da lachte sich „Murphy“ wieder eins ins Hörnchen. Alles, was zuvor einigermaßen trocken blieb, wurde jetzt tiefend-nass, so auch wir selbst. Mit dem Endspurt im Köpfchen, ließen wir uns davon aber nicht beirren. Einzig die Kälte, welche auch zunahm, nervte ein wenig. Im Strelasund endlich eingefahren, takelten wir in Höhe der riesigen Strommasten, unsere Fregatte ab und setzten leider mal wieder den Quirl in Gang. Es dämmerte bereits und zum Aufsetzen hatten wir jetzt keine Lust mehr. Die Einfahrt zum alten Marinehafen von Dänholm erreichten wir gerade so, bei einem letzten Fünkchen Licht. Geschafft, aber froh unser Vorhaben durchgestanden zu haben, endet hier unser schöner frischer Törn. Wir bereuen keine Sekunde unserer Tour. 47 sm

Seemeilen gesamt auf diesem Törn: 195,3 sm



Zuzüglich sm vorhergehender Törns dieses Jahres: 205,4 sm  
Insgesamt dieses Jahr: 400,7 sm

Ein Fußmarsch meiner Person zum Bahnhof Stralsund, um

klar Schiff.

„SVEA“ ist nun endlich, d.h. am 10. Januar 2007, mit familiärer Hilfe meines Cousins, in ihr Winterquartier gebracht worden. So spät, oder so früh, haben wir unsere Slup noch



mit dem Zug nach Greifswald zu kommen und von dort mit dem Taxi nach Wieck chauffiert zu werden, wo mein Auto stand, seien hier noch als kleiner Umstand erwähnt. Steffen machte in dieser Warteschleife

nie herausgeholt, es ist eben alles relativ und es kommt immer darauf an, von welcher Seite man das alles betrachtet.

Moin,  
Euer Silvio





## San Francisco Bay Folkboat Cup 2007 SFO zum Zweiten...



photo courtesy Peter Lyons



von Wolfgang Klemm



Foto: Wolfgang Klemm

Christoph Nielsen & Mannschaft

Vor zwei Jahren haben wir die „International Regatta for Nordic Folkboats“ in San Francisco zum ersten Mal besucht. Damals bestand die Mannschaft der SV 03 aus Skipper Christoph Nielsen, Gunter May und Wolfgang Klemm. Wir haben etwas Lehrgeld gezahlt und viel Erfahrung vor Ort gesammelt. Die

Gemeinsam hatten sie 2007 alles gewonnen, was man mit den F's gewinnen kann. Nur die „Tegeler Kanne“ haben Sie (aus Furcht ???) ausgelassen. Der Berichterstatter (Wolfgang Klemm SV 03) reiste als Begleiter mit. Die „San Francisco Bay Folkboat Association“ hatte eingeladen und mit dem Engagement unzähliger Helfer diese Regatta noch besser vorbereitet als jene vor zwei Jahren. Die für die europäischen Crews vorgesehenen Boote mussten ausgebaut und in einen segelfähigen Zustand versetzt werden. Allen angereisten Crews wurde eine kostenfreie Unterkunft angeboten. Ein Rahmenprogramm, die Preise und das offizielle Programm-

Ergebnisentwicklung bis zum letztlich 5. Platz in dem 23 Boote starken Feld hat Christoph aber ermutigt, auch 2007 wieder anzutreten.

Die Deutsche Meisterschaft 2006, der Gewinn der Kieler Woche und der Travemünder Woche in 2007 in der Folkeboot-Klasse und das neu erworbene F-658 waren Motivation genug. Christophs Mannschaft stand mit Torben Dehn und Klaus Reichenberger (beide vom SC Eckernförde).



photo courtesy Peter Lyons



heft machten nicht weniger Arbeit. Statt 23 Schiffen waren diesmal nur 18 Schiffe am Start. Die 8 US-Regatta-Teilnehmer mussten sich zuvor in Ausscheidungsregatten qualifizieren. Außerdem beteiligten sich drei dänische, zwei holländische, zwei schwedische, ein englisches und zwei deutsche Boote.

Und so standen wir nach langem Flug am 14. September 2007 in dem uns zur Verfügung gestellten Haus in Point Richmond auf der Terrasse und sahen San Francisco auf der Südseite der SF-Bay im Abendlicht versinken.

In unserer kleinen Bucht lag zwei Häuser bzw. zwei Stege weiter das rote F-Boot von Evie Ashcroft und David Thomson, das später unserer Crew im Losverfahren zufiel.

Evie und David hatten mit großem Einsatz für die Unterbringung aller Crews gesorgt. Mit einer vor ihrem Haus geparkten Motoryacht übernahmen sie auch die tägliche Regattabegleitung und den knapp 3/4-stündigen Transport der in Point Richmond wohnenden Crews zum SF-Yachtclub und zurück. Wir haben ihnen sehr zu danken.

photo courtesy Peter Lyons



Team F-Ger 852: Robert Winkler, Ketel Petersen, Michael Wartenberg

dem Boot von Peter Jeal und Susan Parker, den Siegern der letzten Regattaserie 2005, mitsegeln zu dürfen. Wir kamen als dritte ins Ziel.



Am Sonnabend (15.9.) folgte eine schnelle Erkundungstour durch SF. Insbesondere suchten wir ein zuvor aus dem Internet „gefischtes“ Laden-Geschäft, in dem wir deutsche Lebensmittel (Wurst, Käse, Gurken etc.) zu einem von uns für

Dienstag geplanten „Deutschen Abend“ einkauften. Wir fanden ihn und er hatte Pumpnickel, Vollkornbrot, Landjäger, Leber- und Teewurst, saure und Senf-Gurken u.v.m.

Nach Anmeldung und Bootsverlosung folgte am Sonntag die feierliche Eröffnung der Regattawoche mit dem Abspielen der Nationalhymnen, dem gleichzeitigen Hissen der Flaggen, mit der Vorstellung der Crews und einem reichhaltigen Sekttempfang „an“ Sushi.

An den zugelosten Booten wurde geschraubt und geschliffen, was das Zeug hielt.

Unsere Crew montierte eine weiter innen liegende Fock-Schiene und musste die Mast-Keep aufschleifen, da die mitgebrachten zwei Segelsätze sonst nicht gepasst hätten. Alles bedurfte natürlich der Zustimmung der Eigner. Evie und David hatten Vertrauen in uns. Am Mast arbeiteten zeitweise bis zu 6 Mann einer internationalen „Schleiftruppe“ aus den USA, den Niederlanden und Deutschland. Alle halfen und so war schon dieser Einstieg ein Zeichen guter Kameradschaft, die bei einigen Bieren anschließend noch vertieft wurde.

**Montag - „tune-up-race“**

Das erste Rennen auf dem s.g. Olympic Circle, der etwa vor Richmond an der Ost-Seite der Bay liegt, diente dem Kennenlernen von Boot, Revier und Strömung. Der Berichterstatter freute sich über die Einladung, auf

Am Abend gab es dann schon einen der Höhepunkte des Begleitprogramms: ein Barbeque in einem von Frank Lloyd Wright entworfenen Anwesen mit weitem Blick über die San Francisco Bay.

Dieses mal ohne tide-talk.

Es gab Kuchen, div. Salate, Würstchen und vor allem diese wunderbar zubereiteten Steaks, von denen man nicht genug bekommen konnte.

**Dienstag - race 1 and 2**

Wie am Vortag war der Kurs auf dem Olympic-Circle ausgelegt. Alle waren wieder nüchtern und so starteten Christoph's und eine niederländische Crew noch frohen Mutes mit der „Grand Banks“ von David Thompson zunächst Richtung SFYC, um dann mit ihren Segelbooten die beiden Rennen zu bestreiten.



photo courtesy Peter Lyons



Der Berichtersteller hatte sich die Anfertigung des Buffets auferlegt und konnte deshalb nicht das Fiasko miterleben, das Christoph und seine Crew erliefte. Bei kräftigen Winden und anwachsender Welle ersegelten sie nur einen 13. und einen 7. Platz. Die Enttäuschung bei uns allen war riesengroß, denn dafür waren wir nicht über den Teich geflogen. Die drei hatten schnell eine Erklärung parat, die einigen Regatta-Teilnehmern z.T. Verständnislosigkeit und leichten Spott entlockte. Es lag alles nur am Mast!

Ein neuer Mast musste her. Geduldig besorgten die Veranstalter einen anderen Mast, der auf einem nicht benutzten Boot stand. Die Vortags-, „Schleife-rei“ war vergeblich. Der Erfolgsdruck der Mannschaft wurde gewaltig. In der Zwischenzeit waren die 400 Schnittchen fertig geschmiert, die 300 Spießchen aufgespießt und das Bier in ausreichender Menge im Windschatten des Hauses gekühlt. Der von uns gegebene und von der Deutschen F-Boot-Klassenvereinigung gesponserte Abend wurde dann langsam auch für F 658-Crew entspannend.

**Mittwoch - race 3 und 4**

Diesmal wurden die Rennen fast vor der „Haustür“ in der Knox Race Area auf der Nord-Westseite der Bucht ausgetragen. Der Mast war am Morgen ausgewechselt, die Nervosität vor dem dritten Start riesengroß. Welch eine Freude war es dann, mitzuerleben, wie F 658 beide Rennen dieses Tages als Sieger beendete. Im ersten Rennen nur von den zu früh gestarteten SWE 1358 an der Starttonne bedrängt, konnten sie sich nach kurzer Zeit frei segeln und schon mit beachtlichem Vorsprung das Luv-Fass erreichen.



photo courtesy Peter Lyons

Bei sicherlich 5 bis 6 Bf und kernigem Wellengang z.T. gegen die Strömung war das schon eine Meisterleistung.

Noch völlig durchnässt wurde dennoch als Zugabe vor dem Besucherschiff noch für die „Galerie“ gesegelt.

Dieser Tag war eher nach dem Geschmack von Christoph, Torben und „Jimmy“. Da durften sie sich mit einem Bier in der Hand schon etwas näher an die „Nationale“ drängen.



photo courtesy Peter Lyons

**Donnerstag - Ruhetag**

Christoph und Torben mit dem Auto, Jimmy und der Berichtersteller mit der Jet-Fähre als Beförderungsmittel. So näherten wir uns Pier 39 an der Fishermans Wharf, vorbei an Alcatraz, die Golden-Gate-Bridge im Hintergrund. Dann ging es zu Fuß noch etwas durch die Stadt, durch Chinatown, vorbei an den Cablecars und dem beeindruckenden Pyramide. Der Tag verflog, dennoch hatten sich alle zurück gehalten, um für die restlichen Rennen ausreichend Kondition zu bewahren. Die größte Neugier auf SF war befriedigt.

## Die Folkebootsegel

Erfolgreich mit den eingebauten Vorteilen

- lange Flexnose-Latte profiloptimiert
- Profiltiefe als "Gaspedal"
- Vorliek an Ihre Mastkurve angepasst harmonisches Profil
- Twist engere Schotwinkel und mehr Höhe
- konvex mehr Fläche
- kraftvolles Profil
- viele Stagreiter leichtwindoptimiert
- maximale Maße viel Fläche

**%** Bitte fragen Sie nach unseren speziellen Herbstkonditionen!

**Achterliek mit eingebauten Twist** optimierter Windfluss

**Kontrollfenster** für das Fock-Windbänzel

**flacher Anschnitt** engere Schotwinkel und mehr Höhe

**Shelffoot mit Gummilieik** trimmt die Profiltiefe

**Langlebig und profilstabil:**

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

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



photo courtesy Peter Lyons



photo courtesy Peter Lyons

Der Rest ist eigentlich schnell berichtet:

#### **Freitag - race 5 und 6**

Beide Rennen wurden unmittelbar vor der Skyline von SF ausgetragen und führten bei wieder heftigem Westwind bis fast unter die Golden-Gate-Bridge. Dort herrscht der stärkste Gezeiten-Strom, denn die Enge ist der einzige Ein- bzw. Auslass des Wassers für die gesamte Bay.

Die Jungs auf G 658 hatten noch Zeit für ein paar Selbstportraits und selbstverständlich auch für ein Bier, nachdem sie einen weiteren ersten und einen dritten Platz ersegelt hatten.

Der Berichtstatter bekam zu diesen Rennen eine Einladung von Richard Keldsen und seinem Vorschoter All Jolly, auf USA 107 mitzusegnen. Leider war schon nach der zweiten Runde des fünften Rennens Schluss, da uns auf der Vorwindstrecke – in landschaftlich „aussichtsreichster“ 14. Position! – das noch aussichtsreicher liegende niederländische Boot NED 773 das Ruder absegelte. So ging es zügig im Schlepp nach Hause, dort für ein Erinnerungsfoto vor die Kamera und anschließend aus versicherungstechnischen Gründen in die Protestverhandlung.

#### **Sonabend - race 7, Trophy dinner and celebration**

Das letzte Rennen wurde wieder auf dem Olympic Circle ausgetragen. Mit dem vierten Platz in diesem Rennen hat es für Christophs Crew einen sicheren und wohl auch versöhnlichen dritten Platz in der Gesamtwertung gegeben. Der Respekt aller Teilnehmer vor dieser Leistung war deutlich spürbar.

Das abendliche Dinner mit der Preisverteilung war ein krönender Abschluss. Es geriet etwas aus den Fugen, als von jeder Crew fast aus dem Stegreif ein musikalischer oder theatralischer Beitrag zur Unterhaltung der Festgäste erwartet wurde. Als wir nun auch noch die bereits zuvor von den Schweden unter Gitarrenbegleitung sehr gut abgewandelte Melodie „...if you come to San Francisco be sure to wear some flowers in your hair...“ für unseren Beitrag verwendeten, erreichte die Stimmung nicht gerade einen neuen

Höhepunkt. Immerhin gab es einen kleinen Achtungsaplaus. Danach wurde der Abend aber sehr schön, feucht, musikalisch und beziehungsreicher.

Abschied hing in der Luft, manch liebes Wort wurde gewechselt, manch Händchen fester gedrückt und Versprechen auf ein Wiedersehen in zwei Jahren abgegeben.

*Wolfgang Klemm*



photo courtesy Peter Lyons





# Folkeboote im SCE Eckernförde

## Leichtwindregatta aber gute Stimmung am 22. September

Wieder einmal hatte unsere Folkebootflotte das Glück, mit Tische Blenckner und seinen Helfern eine tolle Regatta- und Organisationsleitung für unsere interne Meisterschaft zu haben.

Die letzten Tage vor diesem Ereignis ließen Böses ahnen, Stürmböen und Regen bei 14 °C ließen nicht so richtig Freude aufkommen.

Doch der Samstag unserer geplanten Wettfahrten bot uns das krasse Gegenteil: Sonne satt, 1-3 Windstärken mit kaum zu erahnenden Drehern bis 80° sorgten schon im Vorfeld für reichlich Diskussionsstoff.

Leider hatten aus terminlichen Gründen an diesem Tag nur 9 Folkeboote mit ihren Crews gemeldet, immerhin liegen in unserem Hafen inzwischen 21 Boote, doch die aktivsten und vermeintlich besten waren ja dabei.

So ging es nach einer kurzen Steuermannsbesprechung mit der Vorstellung neuer Mitglieder (es segelte sogar eine Familie mit), hinaus auf die korrekt ausgelegte Bahn. Es sollten 3 Kurzwettfahrten gesegelt werden, anhand der Platzierung sollte sich dann noch ein modifiziertes Match-Race anschließen.

Alle starteten ordentlich, es gab bei allen drei Wettfahrten keinen Frühstart.

Die drei Races waren dann auch geprägt von den schon erwähnten Drehern, die das Feld immer wieder durcheinanderwirbelten.

Doch..., die Besten sind irgendwie immer vorne und so gewann dann Holli Dittrich vor Hinnerk Blenckner und Sören Koch, uns blieb am Ende der fünfte Platz hinter Hans Pommer, irgendwie lief unser Boot nicht die bekannte Geschwindigkeit. (Als wir jetzt das Boot aus dem Wasser genommen haben, konnten wir sehen warum: Durch eine etwas heftigere Grundberührung in der Flensburger Förde waren Grundierung und Anti Fouling unter dem Kiel komplett durch eine etwa 5 cm dicke Pockenschicht ersetzt – ich behaupte einfach mal, dass das der Grund war?!?).

Nun, wir hatten alle viel Spaß, das anschließende Match-Race gewann nach Bildung von 2 Startgruppen und dem Aussegeln des Finales durch die beiden Sieger dieser Gruppen Holli vor Hans Pommer.

Im Anschluss traf man sich dann bei bestem Sommerwetter zum Grillen, die Preise wurden verteilt, jeder erhielt ein Präsent und zum Abschluss übergab Hinnerk Blenckner dann die Aufgabe des Flottenobmannes der Flotte Eckernförde an mich.

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal allen aus dem Team von Tische Blenckner danken, sie haben uns versprochen, diese Veranstaltung im nächsten Jahr für uns wieder auszurichten, das ist dann eigentlich eine Pflichtveranstaltung für die Folkebootsegler der Flotte Eckernförde, denn..., wir wollen zumindestens in unserer Gruppe das Vereinsleben des SCE nach Kräften leben.

Norbert Lins, GER 586

W

Qualität ist  
unser Antrieb!



**DOYLE**  
RAUDASCHL  
SEGELMACHER



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



**DOYLE**  
RAUDASCHL  
SEGELMACHER



# Komfort und Sicherheit in Stahl und Alu

## Was qualifiziert Fahrzeugbau Echtermann in Ahlen für den Folkeboot-Trailerbau? Ein Interview mit dem Inhaber.



F.J. Echtermann stehend links mit Mitarbeitern, Folkeboot Hafentrailern und einem teilmontierten Folkeboot-Straßen-trailer

**?** Herr Echtermann, wie lange produzieren Sie schon (Boots-)anhänger, wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie und was ist Ihr Motto?

**!** Mein Vater Günther Echtermann hat die Firma 1956 gegründet. Seit über 40 Jahren fertigen wir u.a. Bootsanhänger in verschiedenen Ausführungen für alle trailerbaren Boote. Dabei kann ich auf die Mitarbeit von 2-3 qualifizierten Mitarbeitern zählen. Für unser Team steht Qualität, Service und die Zufriedenheit unserer Kunden im Mittelpunkt.

**?** Wie viele Trailer insgesamt, wie viele für Folkeboote haben Sie bisher gebaut?

**!** In den vergangenen 40 Jahren ca. 10.000 Bootsanhänger aller Gewichtsklassen, für das Folkeboot ca. 100-150 Stück und etliche Hafentrailer (ohne Straßenzulassung).

**?** Bei Bootstrailern – speziell für Folkeboote – gibt es immense Preisunterschiede. Ihre Trailer gehören zu den augenscheinlich eher teureren Modellen. Woran liegt das?

**!** Wir fertigen Bootstrailer in 3 Ausführungen, auch für das Folkeboot:

- a) Standard-Trailer – die preiswerte Variante
- b) Komfort-Trailer – mehr Bedienungskomfort und bootstypenspezifische Anfertigung
- c) Komfort-Trailer Alu – Aluminium-Ausführung

**?** Was für Qualitätsunterschiede gibt es bei den Hauptkomponenten wie Rahmen, Achsen, Bremsen, Naben und Kupplungs- bzw. Auflaufeinrichtungen und welche Komponenten verwenden Sie vorwiegend?

**!** Bei diesen Komponenten befinden sich alle deutschen Hersteller auf dem neuesten Stand der Technik. Die Herstellungsqualität ist allgemein sehr gut. Das Funktionsprinzip der Auflaufbremse in Verbindung mit der Rückfahrautomatik erfordert eine präzise Fertigung der Aggregate, alle Hersteller haben das

inzwischen gut im Griff. Deshalb arbeiten wir als Fahrzeugbauer mit allen führenden Herstellern von Achsen und Bremsen und können so auch einen guten und schnellen Ersatzteilservice für aktuelle und für alle älteren Bootstrailer bieten.

**?** Was für Vor- und Nachteile haben geteilte Achsen hinsichtlich Fahrverhalten und Lebensdauer des Anhängers? Worauf sollte ein potentieller Trailerkäufer achten?

**!** Vorteile: Besseres Fahrverhalten durch Tieferlegung des Gespann-Schwerpunktes. Herabsetzung der Nickneigung, des Kippwinkels und der Gesamthöhe des Gespannes.

Nachteile: Geringere Bodenfreiheit des Trailers.

In diesem Zusammenhang sollte ein Trailerkäufer sich überlegen: Auf welchem Untergrund muss ich rangieren und welche Durchfahrts Höhe hat mein Winterlager?

**?** Wann macht ein Trailer aus Stahl, wann einer aus Aluminium Sinn?

**!** Überwiegend sind ja verzinkte Stahltrailer im Einsatz. Beim „Folkeboot-Gespann“ von 2.500-3.000 kg ZGG könnte die Anhängelast des Zugfahrzeugs überschritten werden. Ein Alutrailer wird hier ca. 100 kg Gewicht im Vergleich zu einem Stahltrailer einsparen.



Komplett aufgerüstet und reisefertig

**?** Stimmt es, dass Alu-Trailer eher brechen als solche aus Stahl?

**!** Bei einem genügend großen eingebauten Sicherheitsfaktor für dynamische Belastungen bricht weder ein Stahltrailer noch ein Alutrailer. Durch falsche Beladung oder Überlastung an bestimmten Stützpunkten kann das allerdings vorkommen.

**?** Muss eine Bugstütze sein? Wenn ja, was bringt sie für Vorteile?

**!** Bugstützen verhindern im Allgemeinen die Nickneigung und können auch als eine Art formschlüssige Ladungssicherung betrachtet werden, da sich das Boot im Bugbereich gegen die Stütze abstützt.



**? Was für Spanngurte empfehlen Sie?**

**!** Ladungssicherung ist ein wichtiges Thema. Seit 1993 gibt es die UVV „Fahrzeuge“ mit Mindestanforderungen an Zurrpunkte und Zurrgurte. Grundsätzlich gilt: Die Ladungssicherung ist ausreichend, wenn die Reibungskräfte und die Sicherungskräfte mindestens den Massekräften entsprechen.

Bei einem Bootsgewicht von 2.000 kg und Vernachlässigung der Reibkräfte werden 2 Zurrgurte mit je 1.000 kg Zurrkraft benötigt. Auf dem Label des Zurrgurtes steht das GS-Zeichen und die zulässige Zugkraft LC in Längsrichtung und in der Umreifung ist angegeben.



Echtermann Trailer mit abgesenktem Kielbrett und Vollausrüstung an Zubehör - die Komfortversion in Stahl

**? Welche Wartungsarbeiten an einem Trailer kann man selbst machen, welche Arbeiten sollte man Fachbetrieben überlassen?**

**!** Inspektionen und Instandsetzungsarbeiten sollten immer im Fachbetrieb durchgeführt werden. Am besten alle 2 Jahre zum TÜV-Termin.

**? Macht eine Anti-Schlingerkupplung auch für 80 km/h-Anhänger aus Ihrer Sicht Sinn?**

**!** Jedes Fz-Gespann hat eine geschwindigkeitsabhängige Eigendynamik. Eine Anti-Schlinger-Kupplung bewirkt folgendes:

- Aufkommende Schlinger- und Nickbewegungen des Anhängers werden wirksam unterdrückt
- Ruhiges und entspanntes Fahren mit dem Gespann
- Höhere theoretische Maximalgeschwindigkeit
- In einer Notsituation lässt sich das Gespann schneller beruhigen.

Das Interview führte Christian Goecke (ehemaliger T.O., Fotos dto.)

**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





# Jerry wird NRW-Landesmeister!

## Jörg und Astrid Hustan mit Gregor Scesny (SCA/YCS) gewinnen den Titel bei den „Letzten Pötten“ in Essen

Dieses Mal am 1. Oktober-Wochenende fand die Ranglistenregatta „Letzte Pötte“ auf dem Baldeneysee statt. Der Einladung des Segelclub Najade waren 11 P-Jollen und 25 Folkeboote gefolgt; außer den überwiegend „einheimischen“ Folkes waren auch Mannschaften aus dem Norden und von der Möhne vertreten. Ging es doch bei den Folkebooten nicht nur um die „Dröppelminna“ sondern gleichzeitig um die NRW-Landesmeisterschaft. So wares nicht verwunderlich, dass auch Svend Krumnacker, Landesmeister 2006, von der Möhne angereist war.

Nach einem windigen Folke-Finale-Wochenende (YCRE) wurden in mir während der regnerischen, absolut flauen Woche vor den letzten Pötten doch Erinnerungen an die NRW-Landesmeisterschaft 2005 wach...: Mittwoch (3.10.): Oldtimer-Regatta ausgefallen, Gothaer-Cup durch Wett paddeln(!) entschieden; Donnerstag: Anlandung des Schwimmstegs: 0 Wind; Freitag Nachmittag: West, 0 - nix, Startschiff fertig machen: 0, Bojen auslegen: auf einmal Ost, 0 - 1? Könnte da doch noch etwas kommen (Vorhersage windfinder: SO, 5-6



Die neuen Westdeutschen Meister im Folkeboot - Glückwunsch!

### DAS HENZE-FOLKEBOOT:



**Ästhetik und Perfektion bis ins Detail  
Made in Germany**

Jetzt Gratis-Infomaterial anfordern:

**Bootswerft Henze GmbH**  
59519 Möhnesee - Gutenbergweg 39  
Tel. 0 29 24 - 18 92 Fax 0 29 24 - 20 31  
www.henzewerft.de info@henzewerft.de



kn)? Gegen 19.00 Uhr war der „Spuk“ auch wieder vorbei.

Doch das Wetter spielte „sensationell“ mit (O-Ton P-Jollen-Segler): der für Samstag „erhoffte“ Wind erschien tatsächlich mit 2 (- 3) Bft, es schien die Sonne und der Wind hielt sogar bis abends durch; es war im wahrsten Sinn schon „Oktober-schön“. Wir konnten 3 passable Wettfahrten durchführen, wobei die beiden Folkeboote 859 mit Rainer Hasselmann und 689 mit Jörg („Jerry“) Hustan ihr eigenes Match-Race auszufechten schienen: 2 - 1 - 2 zu 1 - 2 - 1. Damit lagen die Berliner-Sauerländer Jörg und Astrid Hustan mit Gregor Scesny nur 1 Punkt vor der Essener Crew Rainer Hasselmann, Gernot und Holger Meyer.

Am Sonntag Morgen hatten wir dann endlich „goldenen Oktober“ oder auch „typisch ‚Ritterhumpen‘“: Nebel, keinen Wind, dann herrliche Sonne

und immer noch keinen Wind; während die Folkes zu uns geschleppt wurden (und so manch Hasselrainer vielleicht von einer 4. Wettfahrt bzw. einem Streicher träumte), übten einige P-Jollen-Segler auf unserer „driving-range“ (=Weststeg) mit dem Ergebnis: der Baldeneysee ist größer als ein Golf-Teich! (Fortsetzung folgt (in 2008)). Nach ausreichender Schnack- und „Bedenk“-Zeit wurde endgültig abgeblasen, womit die NRW-Landesmeister 2007 feststanden:

1. Jörg und Astrid Hustan mit Gregor Scesny (SCA/YCS),
2. Rainer Hasselmann, Gernot und Holger Meyer (YCRE/EKSG),
3. Gregor und Martin Ronig, Achim Tracht (YCRE/SCFW).

Weiter geht's auf Seite 21



# DFV e.V. Jahreshauptversammlung 2007 Möhnesee Das Protokoll



Svend Krumnacker (Präsident des YCM) heißt alle Folkebootsegler herzlich willkommen

## **Top 1: Begrüßung durch Kolle Nielsen**

Feststellung der Beschlussfähigkeit. Es sind 61 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

### **1.1 Protokollführer**

ist Christian (Kiki) Goecke, Flottenobmann Möhnesee.

### **1.2 Ehrungen und Gedenken (durch Mini Heise)**

Verstorben sind:

Karl-Heinz Schürk (Essen), Dieter Jäger (Berlin), Gerhard Larzak (Berlin), Günther Breithaupt (Essen), Hans-Friedrich Nebeling (Berlin)

Zum 25-jähriges Mitgliedsjubiläum wird gratuliert:

Klaus Blenckner, Axel Gaudlitz, Sven Hagander, Hans-Heinrich Hansen, Günter Koch, Friedel Stiehr, Norbert Wehr, Jürgen Wriedt

Das 40-jährige Mitgliedsjubiläum feiern:

Heinz Kuhn, Ulrich Mann, Ursula und Werner Schulz, Heike Wöhren

„Senior“ ist Karl-Heinz Blumenstein...

Kiki Goecke erhält nachträglich als Dankeschön für seine 4-jährige Vorstandstätigkeit als T. O. ein Halbmodell und eine Erinnerungsplakette der DFV.

## **Top 2: Vorstandsbericht**

### **2.1 1. Vorsitzender**

Änderungen: neue Flottenobleute

Rainer Willibald (Bodensee)

Walter Furthmann (Kiel)

Kiki Goecke (Möhnesee)

Norbert Lins (Eckernförde)

Homepage

Der Vorsitzende berichtet vom neuen Gesicht der Homepage, das allgemeine Zustimmung gefunden hat. Leider ist noch zu wenig



Der „alte“ Vorstand der DFV: von links: Traute Genthe, T.O., Stefan Rosehr, jetzt Chairman NFIA, Michael Hundrup, Pressewart, Karl-Peter (Kolle) Nielsen, Erster Vorsitzender, Klaus Löffler (Klö), Zweiter Vorsitzender, Hans-Jürgen (Mini) Heise, Kassenwart

(Foto: privat)



Leben auf der Seite. Deshalb hat Harald Koglin (F-GER 733) die aktive Pflege der Seite übernommen. Er kümmert sich mit großem Elan um eine aktuelle Berichterstattung, benötigt jedoch entsprechenden Input für die Seite. Entsprechende Beiträge sind bitte an Harald Koglin zu schicken (internet@folkeboot.de)

## 2.2 Sportwart

Stefan Rosehr berichtet von einem gelungenen Bestentraining mit professionellem Trainer (Dr. Albin Molnar). Die „Profis“ verbrachten ein wunderbares Wochenende in Kiel, teilgenommen haben acht Boote. Das Bestentraining findet 2008 eine Woche vor den Eckdays in Kiel statt.

Stefan erwähnt eine prall gefüllte Rangliste mit 120 Steuerleuten (Vorjahr 105), davon sind 112 für DM qualifiziert. Der Terminkalender für 2008 wurde verteilt. Hier gibt es jedoch möglicherweise noch Änderungen. Abweichend vom verteilten Regattaplan verschiebt sich die Hamburger Meisterschaft vom 27./28.09. auf den 30./31.08.2007

Aufgrund der vielen Informationen die weiteren Ausführungen in Stichworten.

- Aufregung bei DM und Goldpokal 2008, Starttermin für DM musste verschoben werden, die DM beginnt erst am Montag (geplant war Samstag)
- Kontrollvermessungen (Segel und Ausrüstung) finden für DM-Teilnehmer nur beim Goldpokal statt, sofern die gleichen Segel gefahren werden.
- Travemünder Woche 2007 mit 52 Booten war zweitgrößte Veranstaltung nach Kieler Woche.
- Lob an Heino für „Rührerei“
- Sessan Cup 2008 findet im Seglerverein Stößensee statt.
- Antrag auf Wildcard für DM 2008 von Gebr. Pollähn wurde stattgegeben, nur noch eine Wildcard verfügbar.
- Ranglistenteller waren nicht verfügbar, sind noch beim Graveur. Grund: Ergebnislisten kommen zu spät. Hier wird zu wenig akkurat gearbeitet. Oft fehlen die Vornamen, deshalb Fehler in der Rangliste.
- Lob für hervorragende DM 2007 in Radolfzell, exzellente Organisation, guter Wind, DM war quasi schon am zweiten Tag im „Sack“.
- die ersten 10 der RL wurden verlesen:
  1. Ulf Kipcke
  2. Walther Furthmann (4. beim Goldpokal)
  3. Christoph Nielsen (2 x in Folge KW gewonnen)
  4. Stefan Rosehr
  5. Achim Bleifuß
  6. Jürgen Breitenbach
  7. Walter Muhs
  8. Rainer Willibald
  9. Rainer Hasselmann
  10. Gunther May

Stefan Rosehr scheidet aus dem Amt und erhält zum Dank für seine Arbeit eine Gedenkplakette und zwei Bücher.

## 2.3 T. O.

Traute Genthe berichtet von viel Arbeit im Amt. Auch hier auf Grund der Vielzahl von Infos alles Wichtige in Stichworten.

- DM-Bericht: Probleme bei Raudaschl-Vorsegelein. Abweichungen von 5 - 8 cm. Raudaschl hat Rückruf-Aktion gestartet und alle Segel bis 2005 rückwirkend auf Kosten des Herstel-

lers ändern lassen. Die Mittellänge der Fock war fehlerhaft, ältere Segel als 2005 erhielten eine General-Absolution.

Traute empfiehlt allen Seglern, die Mittellänge der Fock zu kontrollieren.

- Diskussion um Anweisung von Raudaschl, grundsätzlich 3 cm unten abschneiden zu lassen (ist wahrscheinlich in einigen Fällen zu wenig).
- Viele E-Mails gehen ein zu Regelfragen, Gewicht, Ausstattung.
- Waage ist sehr beliebt. Es gab einen regelrechten „Waagentourismus“.
- Waage wird nur noch gegen Quittung ausgeliehen. Protokolle werden angefordert.
- Wiegungen sollen gebündelt werden.
- Wiege-Termine in Flotten müssen mit T. O. und untereinander abgestimmt werden.
- Technik-Forum auf Homepage ist ab sofort aktiv, leider fehlen noch Beiträge.
- Fragen sind willkommen.
- Heino Haase und Peter Lamass monieren technische Probleme.
- Handschriftliche Anfragen sollten leserlich sein, Traute zieht jedoch E-Mails vor.

## 2.4 Pressewart

Michael Hundrup freut sich auch über handschriftliche Beiträge. Die Arbeit hat Spaß gemacht. Es gingen mehr Beiträge ein, trotzdem bitte nicht nachlassen. Mehr Anzeigenkunden wären wünschenswert, um die Folke News dauerhaft in der Seitenzahl steigern zu können. Herzlicher Dank an alle Autoren und Fotografen.

Traute Genthe bittet für einen Bericht über Anstrichsysteme um Input zu Erfahrungen mit einzelnen Farben und revierspezifischen Besonderheiten.

Michael Hundrup erinnert noch mal an den Beschluss, dass der jeweils Fünfte bei einer Regatta einen kurzen Bericht über diese Veranstaltung schreiben soll.

Anfrage des WDR über Film- und Bildmaterial. Westdeutsche Landesbildstelle will Film über den Bau von Folkebooten drehen. Dieser Film soll insbesondere in Schulen gezeigt werden. Film soll voraussichtlich im Januar 2008 fertig sein und kann über den Pressewart angefordert werden.

Michael Hundrup erklärt sich bereit, das Amt des Pressewartes noch für eine weitere Amtsperiode zu übernehmen. Danach sei aber Schluss. Spätestens 2009 muss ein Nachfolger bereit stehen.

## 2.5 Kassenwart Mini Heise

Mini erläutert die Erfolgsrechnung für das am 30.09.2007 abgelieferte Geschäftsjahr. Bürokosten haben sich deutlich erhöht, Grund dafür ist in erster Linie die Umgestaltung der Homepage. Fahrtkosten sind deutlich höher als geplant, dies lag an den langen Anfahrtswegen zu den Vorstandssitzungen. Größter Ausgabenposten sind die Folke News. Insgesamt wurde als geplant ausgegeben.

Anschließend erläutert Mini die Bilanz.



Mini empfiehlt, die Beiträge in absehbarer Zeit zu erhöhen, weil die Ausgaben seit Jahren höher als die Einnahmen sind. Die letzte Beitragserhöhung erfolgte vor ca. 14 Jahren.

Der Mitgliederbestand zum 30.09.2007 betrug 774 Mitglieder (- 0,13 %), der Bootsbestand 491 Boote (-1,41 %). Austritte gab es 38, 5 Sterbefälle, 4 Mitglieder wurden gestrichen, weil nicht mehr auffindbar. Demgegenüber standen 45 Neuaufnahmen und ein Wiedereintritt.

Der Altersdurchschnitt liegt bei 53,48 Jahren.

Der Kassenwart bittet darum, Adressenänderungen unbedingt mitzuteilen und weist darauf hin, dass Zeitungen (hier die Folke News) nicht über normale Nachsendeanträge versendet werden.

## 2.6 Kassenprüfer

Norbert Schlöbohm attestiert wieder eine saubere und exakte Kassenführung, die keinen Anlass zur Kritik gab.

### TOP 3: Entlastung des Vorstandes

Norbert stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes. Die Entlastung wird bei Enthaltung des Vorstandes einstimmig erteilt.

### TOP 4: Neuwahlen des Vorstandes

Der 2. Vorsitzende leitet die Neuwahlen und stellt fest, dass das Folkeboot 65 Jahre alt wird.

- 1. Vorsitzender: einstimmige Wiederwahl Kalle Nielsen bei einer Enthaltung
- Kassenwart: einstimmige Wiederwahl Mini Heise
- Sportwart: einstimmige Neuwahl Klaus Kahl
- Pressewart: einstimmige Wiederwahl Michael Hundrup
- 1. Kassenprüfer: einstimmige Wiederwahl Norbert Schlöbohm

### TOP 5: Bericht Chairman NFIA

Stefan Rosehr berichtet über die Aktivitäten in der NFIA. Stefan wurde in einer Kampfabstimmung gegen einen finnischen Bewerber mit 2/3-Mehrheit gewählt.

Neues Technisches Komitee wurde gewählt. Jürgen Hermann schied aus gesundheitlichen Gründen aus dem Komitee aus. Günther Ahlers scheidet auf eigenen Wunsch ebenfalls aus, steht aber noch zur Verfügung. Kai-Enno Brink übernimmt den Vorsitz des technischen Komitees und ist als Schiffbauingenieur besonders qualifiziert. Kjeld Fogde ist noch für 1 Jahr T. O. der NFIA.

„Haase-Ohren“ sind jetzt definitiv verboten. Diverse Vermessungsvorschriften wurden modifiziert, um insbesondere die Segelvermessungen zu erleichtern. Weitere Änderungen sind in Planungen, z. B. soll die Mittellänge der Fock auf ein fixes Absolutmaß umgestellt werden.

Die Dicke des Ruderblatts wurde auf 50 mm nach oben begrenzt.

Der Alumast ist derzeit nur von einem Hersteller lieferbar. Das ist nicht gewünscht, bzw. nicht im Sinne der Klasse. Die Toleranzen für Mastprofile sollen erhöht werden, um weiteren Herstellern die Tür zu öffnen. Der bisher getestete John Mast scheint Holzmasten ebenbürtig zu sein oder zumindest keine gravierenden Vor- oder Nachteile zu bringen.

Die vorgeschriebene maximale Durchbiegung soll wegfallen, weil dies bei Holzmasten auch nicht vorgeschrieben ist.

Kiki Goecke bittet darum, die Einhaltung der Bauvorschriften (speziell die Markierung der relevanten Spanten) bei der Folkebootzentralen besser zu prüfen und die Rumpfmäße zwischen Zeichnung und Kunststoffform zu harmonisieren.

Rainer Willibald erinnert an die Diskussion in Radolfzell um die Vorspannung beim Vermessen von Lieklängen. Stefan erwidert, dass eine Festlegung von Vorspannungskräften gegen die ISAF-Vermessungsregeln verstoßen würde und deshalb nicht möglich ist.

Stefan erörtert, dass der John Alu-Mast ab sofort auf allen Regatten (eventuell jedoch nicht bei der DM 2008) gesegelt werden darf.

Stefan weist nochmals darauf hin, dass die Mannschaftsstärke während einer Wettfahrtserie nicht verändert werden sollte. Eventuell soll es in Zukunft auch möglich sein, bei Meisterschaften nur zu zweit zu segeln. Stefan empfiehlt jedoch grundsätzlich, den Wechsel der Crewstärke per Ausschreibung zu verbieten.

Hierzu gibt es eine lebhafte Diskussion.

### TOP 6: Planungen 2008 und weitere Jahre

DM 2008 in Travemünde  
Goldpokal 2008 in Flensburg  
Sessan Cup 2008 in Berlin

Heino lädt herzlich zur DM in Travemünde ein. Die DM findet im Rahmen der Travemünder Woche statt. Heino betont, dass wir trotz der Großveranstaltung eine eigene Veranstaltung haben werden. Er stellt fest, dass die DM in Radolfzell kaum zu überbieten sein wird, trotzdem werden sich die Organisatoren bemühen, den dort gesetzten Standard zu erreichen.

Die Kontrollvermessung für Teilnehmer des Goldcups fällt weg. Eventuell wird ein Trailer-Shuttle-Service von Flensburg nach Travemünde organisiert.

Robert Winkler lädt herzlich zum Goldpokal in Flensburg ein. Entgegen der letzten Jahre wurde der Termin wieder in den Juli verlegt und auch als Wochenveranstaltung mit „sozialer Komponente“ geplant. Für amerikanische Gäste sucht Robert Winkler noch regattafähige Boote, vorwiegend von der Ostseeküste.

Klaus Löffler berichtet über den für 2008 geplanten Sessan Pokal in Berlin am 19./20. April. Hier stehen ausreichend Leihboote zur Verfügung. Pro Mannschaft sind zwei Crews mit je zwei Mitgliedern zu stellen, der Eigner fährt jeweils mit. Klö lädt schon jetzt für die DM 2009 ein, die im Rahmen des 100-jährigen Jubiläums des SVST stattfindet.

Der Laboer Regatta Verein (LRV) bewirbt sich um die Durchführung der DM 2010. Uwe Pfuhl erwähnt, dass auch im LRV ein 100-jähriges Jubiläum ansteht zu dem die DM 2010 sehr gut passen würde. Als Termin ist Mitte August geplant.

Die Bewerbung wird einstimmig angenommen.

Der Yachtclub Möhnesee bewirbt sich um die DM 2011. Svend Krumnacker als Präsident des YCM zeigt Fotos und einen kurzen Film. Anschließend stellt Kalle Nielsen die Bewerbung zur Abstimmung. Bei 3 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen erhält der YCM den Zuschlag für die DM 2011.



**TOP 7: Planung JHV 2008**

Die Flotte Eckernförde bewirbt sich um die JHV 2008, die entweder im SCE oder an geeigneter anderer Stelle abgehalten soll. Der SCE kommt nur in Frage, wenn die DFV das Clubhaus exklusiv in Beschlag nehmen kann.

Die Bewerbung wird einstimmig angenommen bzw. bestätigt.

Der Seglerclub Gothia aus Berlin bewirbt sich schon heute um die Ausrichtung der JHV 2009. Die „Gothen“ erhalten einstimmig den Zuschlag.

**TOP 8: Haushalts-Beschlussfassung**

Der von Mini Heise vorgelegte Haushaltsplan für 2008 wird erläutert.

Mini bittet darum, den Haushaltsvoranschlag und die unveränderte Beitragsordnung zu genehmigen.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

**Top 9: Verschiedenes**

hier liegen keine Anträge vor...

Der 1. Vorsitzende schließt die Versammlung um 16:32 Uhr.

*Protokollant: Christian Goecke, F-Ger 1033, SKMD e.V., Flotte Möhnesee*

# Die Abendveranstaltung im Hotel Haus Delecke



Möhne swingt...



Norbert Schlöbohm gibt den Kassenprüferblick



Fortsetzung von Seite 16

## NRW Landesmeister



Die Morgenstille trog - das Wetter „wurde“...

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals herzlichst bei allen Teilnehmern bedanken und hoffe auf ein gesundes Wiedersehen in 2008. Die Ergebnisliste sowie Bilder der

Regatta findet man unter [www.letztepoette.sc-naja.de](http://www.letztepoette.sc-naja.de).

*Peter Klosta  
(SC-Najade)*

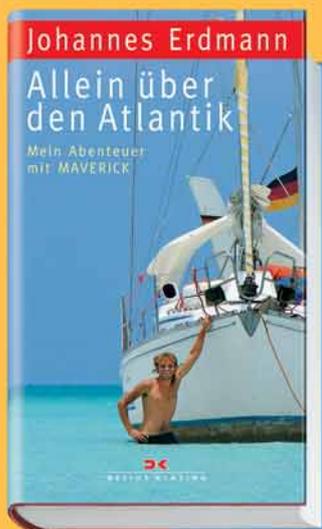


Rainer Hasselmann hier vor Hustans



Von Preisen überhäuft...

## LEBE DEINEN TRAUM!



€ 19,90 (D)  
ISBN 978-3-7688-1985-5

Einhand über den Atlantik, von Lissabon in die Karibik und über den Intercoastal Waterway bis nach Charleston, mit einer bei Ebay ersteigerten betagten Yacht – Johannes Erdmann hat sich diesen Traum erfüllt und erzählt davon ebenso spannend wie erfrischend anhand seiner Logbucheintragen.

## FAMILIENABENTEUER



€ 19,90 (D)  
ISBN 978-3-7688-1984-8

Bernd und Su, mit ihren Kindern im Alter von 4 bis 16 Jahren, verkaufen alles, was sie besitzen und stellen sich dem Abenteuer Weltumsegelung. Dieses Buch erzählt auch die Geschichte eines pubertierenden Jungen, der sich auf dieser Reise zu einem verantwortungsbewussten jungen Mann entwickelt und zeigt, wie Vater und Sohn zu echten Freunden und Partnern werden.

Jetzt im Buch- und Fachhandel

**DK**  
DELIUS KLASING



# Mastrettung - so wird's gemacht

**Ein abgesackter Wantenbeschlag: Haben wir alle schon gesehen. Wie das repariert wird zeigt uns Klaus Kahl.**

Die letzten Meter an der Kreuz und die Kiste läuft nicht mehr? Beim Einlaufen in den Hafen wunderten wir uns dann noch kurz über die extrem lockeren Wanten. Dann wurde uns klar, der Hauptbeschlag ist abgesackt! Wie sich später herausstellte um 1,5 cm! (Bild 1)

Am kommenden Tag war Flaute angesagt und eine gute Möglichkeit, den Mast zu ziehen. Mit vorbereiteten Holzleisten ging es ans Werk. (Maße: ca. 600 mm lang, 85 mm breit und 3-4 mm dick), die Dicke darf nicht zu groß sein, denn sie müssen sich

biegen lassen. Das Holz ist nordische Fichte, diese ist langsamer und damit fester gewachsen als die „Familie“ im Süden. (Bild 2)

Zunächst wurde der Hauptbeschlag demontiert. Der kluge Mann/Frau baut vor – die Messmarke wurde in 50 cm Entfernung markiert, denn sie wird ja später wieder gebraucht! (Bild 3) Nun folgte das Entfernen des angefaulten Holzes mittels Stecheisen. (Bild 4) Immer feste drauf, was angefault ist muss weg! Oft geht das bis ins Mastinnere und man bekommt so langsam ein flaes



Bild 1: Hauptbeschlag abgesackt!



Bild 2: Schöööööne neue Hölzer



Bild 3: Markierung



Bild 4: Holz wird ausgearbeitet



Bild 5: Mit dem Stuhlbeinhobel



Bild 6: Holzspund



Gefühl, ob das alles noch den späteren Starkwinden stand halten wird? Die Feinarbeit erfolgt mit dem Stuhlbeinhobel (Bild 5) oder/und dem Schiffshobel. Es fand sich für den Innenbereich des Mastes eine alte Dachlatte aus der ein Spund passgenau angefertigt wurde. (Bild 6)

Dann stellt man sich die Frage: Warum hält das später so gut? Nun, in der Mastmitte ist die neutrale Phase, ein Alu-Mast hat dort gar kein Material und hält auch. Außerdem ist es der 2. „Nullpunkt“ am Mast. Ganz unten in der Mastspur ist ein „Nullpunkt“, dieser kann seine Position nicht verändern, denn seitlich gibt es kein Spiel, und nach vorn und achtern sitzen die Bolzen. Oben am Hauptbeschlag ist ebensowenig mit Bewegung zu rechnen, denn das Vorstag und die Wanten sind so stark, dass diese wohl wenig nachgeben. Diese Erkenntnis ist auch von Bedeutung wenn die Frage kommt: Wird der Mast durch die Aufleimung der Holzleisten an dieser Stelle nicht zu fest und steif?

Die gleichmäßige Biegung des gesamten Mastes wird an dieser Stelle nicht beeinträchtigt!

Mit einem Pinsel werden die Hölzer mit der Wunderwaffe Epoxid-Kleber angestrichen. (Bild 7) Nun können die Leisten aufgelegt und mit Schraubzwingen angepresst werden. (Bild 8)

Über Nacht trocknet der Kleber und am nächsten Tag geht die Arbeit weiter. Die Schraubzwingen haben ausgedient und mit dem breiten Stecheisen werden die Überstände grob abgeschlagen und der Mast sieht dann so aus wie auf Bild 9.

Weiter geht es mit der „Rauhbank“, das ist der lange und schwere Hobel wie auf (Bild 10) zu sehen. Mit einem „Putzhobel“ wird es noch feiner (Bild 11). Richtig „rund“ wird die Sache jetzt ist mit Schleifpapier, Korn 80.

Nun sehen wir auf Bild 12, dass die Flanken schon recht ordent-



Bild 7: Kleber angeben



Bild 8: Hölzer eingeklebt



Bild 9: Grob vorbereitet



Bild 10: Mit der Rauhbank



Bild 11: Mit dem Putzhobel



Bild 12: Fertige Flanken



lich aussehen. Doch was ist mit der Vorderseite? Dort haben die nach unten abgesackten Holzschrauben Langlöcher hinterlassen. Diese werden mit einem „Forstnerbohrer“ ca. 10 - 15 mm tief ausgebohrt. Der Durchmesser ist den Langlöchern angepasst. Um ein Weglaufen des Bohrers zu vermeiden kann ein Brett durchbohrt werden, um es auf die zu bohrenden Stellen zu halten. Anschließend werden „Querholzdübel“ aus Hartholz eingeklebt. Bitte keine Dübelstangen verwenden, da diese durch das Hirnholz später Feuchtigkeit ins Mastinnere ziehen und erneut Feuchteschäden verursachen.

Nachdem auch der vordere Mastbereich auf Vordermann gebracht wurde, kann der Hauptbeslag mit Holzschrauben montiert werden, um die Positionen der Bolzen zu kennzeichnen. Beschlag wieder abschrauben und einen 20 mm dicken Holzbohrer in die Bohrmaschine setzen. Die zuvor markierten Stellen von beiden Seiten bis zur Mastmitte bohren und die Querholzdübel aus Hartholz mit einem Polyurethan-Montagekleber (nicht „Duracol 65“)

einkleben. Der Kleber wird in die Bohrlöcher gegeben, damit dieser von den Querholzdübel ins Mastinnere gedrückt wird. Die Querholzdübel sind ca. 5 cm lang und werden beidseitig eingeklebt. Nicht mit Gewalt und dem großen Hammer reinprügeln, sondern soft mit einer Schraubzwinde die physikalischen Kräfte wirken lassen. Nun mit einen 12 mm dicken Holzbohrer in die Mitte der Querholzdübel wieder von beiden Seiten bis zur Mastmitte bohren. Na, gut gezielt und glatt durchgekommen? Jetzt können die Nirohülsen mit dem Polyurthan-Kleber eingeklebt werden.

Maße der Hülsen: ca. 85 mm lang, Außendurchmesser 12 mm, Innendurchmesser 9 mm.

Querholzdübel und Hülsen siehe Bild 13.

Anschließend mit einer „Flex“ die Hülsenüberstände abschleifen.

Nun kann der Mast wieder lackiert werden und der Segelspaß geht weiter.



Bild 13: Bolzen



Bild 14: Holz ausarbeiten



Bild 15: Profilleiste einkleben



Bild 16: Mastform wiederherstellen



Bild 17: „Proppen“



Bild 18: Senkung



### Ein andermal wurde ein Mast im Topbereich repariert:

Zunächst wurde mit dem „Multimaster“ die schadhafte Stelle an der Masthinterseite (Steuerbord) herausgetrennt. Danach konnte eine vorgefertigte Profilleiste aus Nordischer Fichte in die entstandene Lücke eingepasst und eingeklebt werden. (Siehe Bild 15)

Diese Leiste hat an der Innenseite eine Hohlkehle, um später das Vorlieck aufzunehmen. Damit die Schraubzwingen besser halten, wird auf der gegenüberliegenden Seite eine dem runden Mast angepasste Leiste dazwischen gelegt. Dieses Vorgehen verhindert auch Druckstellen. Beachten sollte man die Nutbreite, damit das Segel später einwandfrei läuft!

Für Holzmasten eignen sich die Wunderwaffe Epoxidkleber, PUR-Kleber und auch ein „B3-Propellerleim“.

Nachdem der Kleber ausgehärtet war (am besten über Nacht), wurde mit einem Putzhobel und Schleifpapier die Mastform nachgearbeitet. (Siehe Bild 16)

Nun folgen die Farbanstriche, die gut und gerne 8 mal durchgeführt werden dürfen. Abschließend das Anbringen der Messmarken bedenken und los geht's wieder.

Und wieder ein Mast bei uns in der Werkstatt. Dieser ist in einem guten Zustand, wird aber prophylaktisch am Hauptbeschlag versorgt. An den Schraubenlöchern wurden Hartholz-Proppen aus Esche, und Nirohülsen eingeklebt. (Siehe Bild 17)

Und es geht noch besser! Am unteren Ende des Beschlages sind

auf beiden Seiten Bolzenlöcher, an denen die Wanten befestigt werden. Die Bolzen drücken jedoch in das Holz und zerstören damit auch die Lackierung. Die Folgen sind absehbar. Um diesen Mangel mit einfachen Mitteln zu beheben, wurde an den beiden Stellen mit einem Kegelsenker eine Vertiefung gebohrt. (Siehe Bild 18)

### Am Großbaum...

Bei größeren Windstärken brechen an der Mastschiene des Lümelbeschlages öfters die kleinen Verstärkungen, die sich an beiden Seiten befinden, ab. Wenn diese wieder angeschweißt werden, wird das Material spröde und bricht wieder. Auch bei festen Holzbäumen und Alu-Bäumen treten hohe Belastungen auf. Hier bietet sich die Möglichkeit, an beiden Seiten Nirobleche anzuschweißen.

Diese haben ein Format von ca. 200 mm Länge und 50 mm Breite. An der Abkantbank werden diese Bleche alle 5 mm etwas abgekantet, so dass diese die Mastrundung annehmen. Auf einem Mast-Halbmodell mit einem Durchmesser 100 mm wird die Schiene fixiert und die neuen Bleche angelegt und angeschweißt. Nun noch die Löcher für die Schrauben bohren, polieren und der Segelspaß geht weiter. Ein sehr beruhigendes Gefühl durchströmt uns, auch wenn der Wind auffrischt!

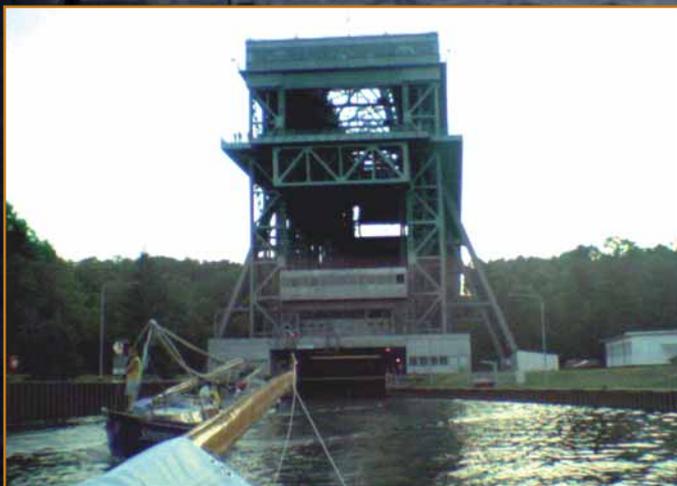
Euer  
Klaus Kahl





# Mit F 385 von Berlin nach Bornholm (und glücklicherweise auch wieder zurück) - Erster Teil

Text und Bilder: Rainer Wagner und FN



*Schiffshebewerk*

*Der Strand von Usedom*

Zugegeben, die Idee stammt nicht von mir, aber begeistert war ich trotzdem. Alles sollte so sicher und gut geplant wie irgend möglich ablaufen, aber es kam alles ganz anders.

Zunächst sollte ein stärkerer Motor als mein bisheriger 2 PS-Honda Motor her. Dann wollte ich mit einem weiteren Boot als Geleitschutz fahren, damit man sich gegenseitig bei Problemen helfen kann. Schon mit der Motorsuche begann das Unheil. Da ich die Maße für einen Langschafmotor nicht im Kopf hatte, habe ich mir natürlich einen falschen AB andrehen lassen. Nur mit einer Anzeige bei der Polizei hat sich der Verkäufer beeindrucken lassen und den falsch deklarierten Motor zurückgenommen. Dann war das Glück auf meiner Seite und ich habe einen 8 PS-Honda Motor günstig erstehen können.

Nun folgte der größte Schock: Miteigner und Mitstreiter Ingo bekam Herzprobleme und musste die Fahrt aus gesundheitlichen Gründen absagen. Da ich mit meiner Freundin Silvia und ihrer zehnjährigen Tochter auf Bornholm Urlaub machen wollte, bot sich Segelkamerad Wolfgang Rühmke als Überführer an. Leider ging auch das 8 Tage vor Abfahrt in die Hose, da er aus privaten Gründen nicht an der Fahrt teilnehmen konnte.

Sohn Peter war die Rettung, denn er hatte Ferien, Zeit und Lust, mit mir das Schiff nach Bornholm zu bringen. Wir schlossen uns



*Steilküste bei Ückeritz*



dann mit Berthold (IF-Boot) zusammen und sind am Montag, den 10.07.2006 um 7.50 Uhr in Kladow abgefahren. Bei bestem Wetter fuhren wir in Richtung Spandauer Schleuse, konnten diese zügig hinter uns lassen und hatten einen längeren Aufenthalt vor der Schleuse Lehnitz, wo wir von 12.45 bis 15.15 Uhr warten mussten.

Beim Schiffshebewerk ging es bedeutend schneller, so dass wir um 22.15 Uhr noch im Hellen und vor Einbruch der Nacht in Oderberg angekommen sind. Der nächste Tag begann um 8.40 Uhr. Auch vor der Schleuse Hohensaaten mussten wir eine Stunde warten, fuhren dann aber zügig weiter nach Mescherin und kamen gegen 19.30 Uhr im Stettiner Hafen Goclac an. Am Mittwochmorgen, meinem Sohn hat es richtig Spass gemacht, konnten wir um 7.30 Uhr (also nach den Maßstäben meines Sohnes mitten in der Nacht und das noch in den Ferien) den Mast stellen und waren gegen 8.15 Uhr bereits fertig. Wir haben im Anschluss auf den Wetterbericht gewartet und sind gemeinsam mit Berthold gegen 11.15 Uhr bei Wind aus Nord unter Motor weitergefahren.

Als sich das Haff dann trichterförmig öffnete, blies der Wind doch so heftig, dass es bei entsprechender Welle sehr ungemütlich und auch nass wurde. Leider stellten sich Probleme mit dem Motorstuhl ein, da eine der vier Befestigungsschrauben fehlte und der Motor den Stuhl verdrehte. So setzten wir zumindest die Fock und kreuzten bis nach Ziegenort. Hier reparierten wir den Motorstuhl, aßen gemütlich zu Mittag und fuhren nun endlich unter Segel nach 17.00 Uhr weiter in Richtung Swinemünde. Auch hier mussten wir kreuzen und fuhren gegen 20.30 Uhr unter Motor in die Kaiserfahrt ein. Der Tag endete nach der Ankunft um 22.00 Uhr in Swinemünde mit einem gemütlichen Bier.

Der nächste Tag sollte der schönste Tag des ganzen Törns werden. Wieder bei bestem Wetter legten wir gegen 9.20 Uhr ab, setzten Segel und fuhren immer an der Küste Usedom entlang. Wir sahen alle Ostseebäder, den tollen kilometerlangen Strand, passierten Ruden und nahmen Kurs Richtung Südperd. Nach zehn Stunden Spaß-Segeln erreichten wir Saßnitz und hatten 50 sm zurückgelegt.

Der Wetterbericht am nächsten Tag sagte NW 5-6 bei 1,5 m Welle. Berthold wollte sich in Vitte mit einem Freund treffen und am Freitag einen Hafentag einlegen. Wir waren mutig und wollten es wissen, schließlich war es ja ein Vater + Sohn-Törn. Getäuscht vom tollen gestrigen Segeltag brachen wir um 8.00 Uhr auf, setzten Segel und fuhren hart am Wind die Küste entlang. Als wir dann aus dem Windschatten Rügens heraus kamen, wussten wir, weshalb Berthold einen Hafentag einlegte. Der Wind kam leider doch etwas nördlicher als von mir erwartet, die Welle kam eher von vorne als seitlich. Ich ging auf Kurs, was an der Situation nichts änderte. Peter bemerkte nur kurz zu mir, dass ich heute nicht mit ihm als Rudergänger rechnen könne. Ich beobachtete weiter den Kurs, die sich langsam am Kamm brechenden Wellen, meine Segelstellung und war mir nicht ganz sicher, ob ich allein an der Pinne diesen Tag durchhalten würde. Da fällt eine Böe ein, die Welle klatscht gegen die Backbordseite und wir sind nass. Damit war die Entscheidung für mich klar. Abbruch. Das 10 Stunden lang war unmöglich. Nach zwei Stunden waren wir zurück in Saßnitz, machten das Boot für 14 Tage Pause klar und fuhren mit dem Zug nach Berlin zurück. Tschüss Nord, bis bald.

*Es grüßt Euch F-385 mit Crew,  
Euer Rainer*

Haben Rainer und Peter beim zweiten Absprung von Saßnitz mehr Glück? Teil II der Reise folgt im nächsten **FolkeNews** Heft, Ausgabe 1/2008



*F-385 im Schiffshebewerk*



*Strandkiesel*

**Entspannt zu segeln war immer unser Ziel.**  
Deshalb entwickelten wir gemeinsam mit John Mast den Alumast für Folkeboote.

**FOLKE SPARS**  
by Haase Segel & John Mast

**Das Ergebnis:**

- pflegeleicht
- zuverlässig
- haltbar
- einfach zu trimmen
- Segel können mit Mastrutschern gesetzt werden

**Regelkonform ab Ende 2008**



Die Folkebootexperten:

**Haase Segel GmbH** | Gneversdorfer Weg 9  
23570 Travemünde | Tel.: 04502-2038 | Fax.: 04502-2315  
[www.haase-segel.de](http://www.haase-segel.de) | [info@haase-segel.de](mailto:info@haase-segel.de)



# Förderregatta des TSVS in Kiel

## Fritz Lübbe: Stadtmeisterschaft und Förderregatta müssen bleiben! Kommt 2008 nach Schilksee!

Vor gut 25 Jahren wurde diese Regatta ins Leben gerufen.

Bruno Splieth stiftete einen riesigen Pokal und zusammen mit der Stadtmeisterschaft eine Woche davor und der damals noch bestehenden Herbstregatta in Eckernförde sollte den Seglern am Jahresausklang die Möglichkeit gegeben werden, in die Rangliste zu kommen.

Viel hat sich geändert, und diese Notwendigkeit besteht ja nun nicht mehr.

Als erstes starb die Eckernförder Herbstregatta.

2006 war dann auch der Bruno-Splieth-Pokal für immer vergeben.

Geblieben ist die Stadtmeisterschaft und die Förderregatta als Jahresausklang auf der Förde.

Für mich unverständlich, warum in den letzten Jahren die Meldezahlen immer weiter zurückgegangen sind. Am Revier liegt es bestimmt nicht. Mit viel Aufwand habe ich es gerade mal geschafft, für die Förderregatta 15 Boote auf die Bahn zu bekommen, eigentlich wollte ich mich nun langsam mit 75 aus der Mobilmachung raushalten. Aber wie es so ist, wenn man so etwas mal ins Leben gerufen hat, kämpft man bis zum Schluss um den Bestand.

2008 findet nun diese Regatta wieder ein Wochenende nach der Stadtmeisterschaft statt

und somit bestehen auch keine Probleme mit den Liegeplatzgebühren, da die Boote in Mönkeberg eine Woche liegen bleiben können. Sollten die Eigner von Auswärts ihre Boote nicht selber nach Schilksee überführen können, sind bestimmt Kieler Flottenmitglieder bereit, dies zu übernehmen. Die Stimmung war in diesem Jahr trotzdem toll.

Am Sonnabend haben wir mal probiert, bei guten 8 Bft zu segeln, fünf Boote liefen aus, auch ich war draußen. Manchmal dachte ich schon, das Segel flog aus der Nut. Mit Segeln hatte das nichts mehr viel zu tun. Heilfroh waren wir, als die Abdeckung vom Olympiahafen wieder erreicht war.

Dann am Sonntag vier Wettfahrten bei tollem Segelwetter. Ein Traumabschluss.

Hinnerk Blenckner wurde mit fünf Punkten überragender Sieger

Walther Furthmann mit Nachwuchssegler erreicht 11 Punkte und Zweiter.

H.J. Berlin auf Platz drei mit 19 Punkten und Ernst Gäde auch mit Nachwuchs 20 Punkte.

Meine Bitte, meldet im nächsten Jahr zeitig und in großer Zahl, damit diese Regatta uns erhalten bleibt

*Danke  
Fritz 353*

# Förderregatta des TSVS in Kiel

**Im letzten Jahr und auch in diesem Jahr konnte der TSVS leider nur Meldezahlen von jeweils 15 Booten verzeichnen. Das ist zu wenig. Wir als Flotte Kiel möchten diese Serie wieder attraktiver gestalten. Welche Maßnahmen werden wir ergreifen?**

1. Mit dem TSVS wurde für 2008 vereinbart, dass die Regatten am 13./14. September 2008 ausgetragen werden. Somit an dem Wochenende direkt nach der Stadtmeisterschaft in Mönkeberg (06./07. September 2008). Vorteil: die auswärtigen Schiffe können die Woche über kostenfrei in Mönkeberg liegen bleiben und die Kieler Flotte würde die Schiffe am Freitag, 12. September 2008, nach Schilksee überführen, sofern es gewünscht wird.

Dank an dieser Stelle an den TSVS, der 2008 aufgrund unseres Wunsches an 2 Wochen-

enden Regatten austragen wird. Denn die 505er können durch ihre WM und den Verladetermin der Boote in die Überseecontainer nur am 20./21. September 2008 segeln.

2. Die Flotte Kiel wird einen Wanderpreis über 3 Regattaserien ausloben. Wer diesen Preis gewinnen möchte, muss erfolgreich segeln beim Trudelmäusepokal in Laboe + Kieler Stadtmeisterschaft in Mönkeberg + Förderregatta in Schilksee.

Die Einzelheiten werden wir noch bekannt geben.

3. Um Seglern anderer Flotten die Teilnahme zu ermöglichen, wollen wir Eigner und Schiffe aus Kiel finden, die bereit sind, gemeinsam mit einer auswärtigen Crew zu segeln und dabei die Pinne abzugeben. Wer erklärt sich jetzt schon dafür bereit?

Und mal sehen, was sich die Flotte Kiel noch so ausdenkt. Wir werden weiter berichten und hoffen schon jetzt auf Eure Teilnahme.

*Ulf Kipcke  
F-GER 739*

Wie erst bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe der FolkeNews bekannt wurde, ist unser dänischer Segelfreund

## EINAR CHRISTENSEN

aus Fredericia am Montag, dem 3. Dezember 2007, im hohen Alter verstorben.

Einar Christensen war bereits in den 1950er Jahren mit Karl Rehder ein regelmäßiger Segler der Kieler Wochen im Folkeboot und gehörte unbedingt zum Urgestein unserer Klasse.

Wir trauern um unseren lieben Segelfreund.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



# AIDA die Erfolgsstory

## Auch ein Erfolgsbuch?

Weder Kosten noch Mühen habe ich gescheut um mir das nötige Hintergrundwissen zu verschaffen, damit ich dieses Buch beurteilen kann. So mancher Segler wird zwar die Nase rümpfen, wie ich mein geliebtes Segelschiff gegen so einen Stahlkoloss tauschen konnte, doch resultierte mein Aufenthalt aus dem 20-jährigen Bestehen meines Kegelvereins und dem Wunsch, fünf Freunde - allesamt keine Wasserratten - auf die See zu locken.

Als dann das Buch „AIDA - Die Erfolgsstory“ auf dem Markt erschien, war klar, dies ist meine Pflichtlektüre, um mich einerseits auf den Urlaub einzustimmen und natürlich auch, um als Kreuzfahrtsneuling Informationen über das Bordleben zu erhalten.

Gespannt auf das, was einen da so erwartet, machte ich mich über das Buch her. Zunächst wird dem Leser die Idee hinter dem AIDA-Konzept erklärt. Eben, den bis dahin stagnierenden und überalterten deutschen Kreuzfahrtmarkt mit einem frischen Konzept eines schwimmenden Ferienclubs auf See fernab von Konventionen neues Leben einzuhauchen.

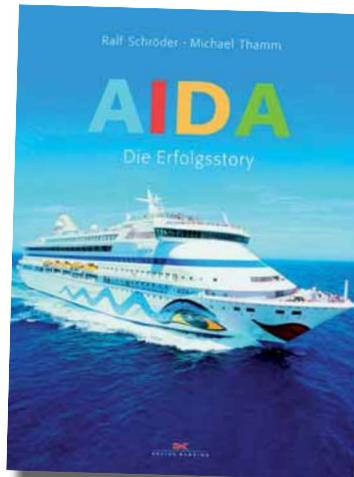
Ciao Smoking und Captain's Dinner. Wer solche Erlebnisse sucht, fährt wohl besser auf der Deutschland - alias „Traumschiff“.

Auf der AIDA hat das legere Zeitalter begonnen. Eine Atmosphäre, die ein ganz anderes Klientel anspricht. Offenbar erfolgreich, denn mehr als eine Million Gäste konnten die vier Schiffe der Flotte bisher begrüßen.

Neben diesen Daten erfährt der Leser, wieviel Proviant jedes Schiff bunkert, um all die hungrigen Gäste zu verwöhnen.

Dann werden die zahlreichen Möglichkeiten an Bord vorgestellt, um entweder die angefütterten Pfunde wieder los zu werden oder um einfach nur Spaß zu haben bei den Animationen, in Pools und Bars. Abends hüllt sich das Schiff in prächtige Farben durch unzählige Scheinwerfer, und im Theater beginnt allabendlich eine Show. Wem das zu ruhig ist, der kann draußen an der Poolparty oder später in der Disco die Nacht zum Tage machen.

Zum Schluss macht das Buch noch einen Abstecher zu den Werften - besonders stolz ist man auf die in diesem Jahr bei der Meier Werft in Papenburg vom Stapel gelaufene AIDA Diva. Eindrucksvoll ist hier zu sehen, wie aus 62 Bausegmenten wie aus Legosteinen ein 252 m langes Schiff gebaut wurde. Für alle Technik-Begeisterten, die gerne mal den Maschinenraum sehen würden, ist der



Blick ins Buch die einzige Möglichkeit dazu, da dies aus Sicherheitsgründen für Gäste seit dem 11. September 2001 untersagt ist.

Mit zahlreichen Bildern nimmt einem das Buch mit auf die Reise und verleiht einem einen ersten Eindruck vom Bordalltag, erweckt vor den Kulissen

**Ralf Schröder /  
Michael Thamm:**

„Aida - Die Erfolgsstory“

160 Seiten, 133 z. T. doppel-

seitige Farbfotos, 29 Zeich-

nungen, 6 Abbildungen,

Format 24,5 x 33,5 cm,

gebunden mit Schutzumschlag

ISBN 978-3-7688-1900-8

EUR 29,90

der jeweiligen Reiseziele automatisch Fernweh und zeigt auch was sich hinter den Kulissen abspielt.

Urlaub an Bord eines Kreuzfahrtschiffes ist was anderes als ein Segeltörn. Leider kann man nicht einmal für kurze Zeit die Brücke besuchen, um von der Steuerung eines solchen Riesen einen Eindruck zu gewinnen, da auch hier die Sicherheitsvorschriften den Zutritt verwehren.

Für den ambitionierten Segler ist diese Art des Reisens befremdlich. Wenigstens kann man in jeder Kabine der neuesten AIDA-Generation anhand des Kommunikationssystems „iTV“ die aktuelle Seekarte samt Route einsehen.

So stellt sich am Schluss die in diesem Falle schwierige Frage, ob ich das Buch weiter empfehlen kann. Ich denke, alle, die mit dem Gedanken liebäugeln, mal eine Kreuzfahrt zu unternehmen, finden hier auf 159 Seiten mit zahlreichen großen Bildern eine lohnende Lektüre, zumal man sich den Kaufpreis von 29,90 € als Bordguthaben gutschreiben lassen kann.

Für ambitionierte Segler, die lieber das Steuer oder die Pinne selbst in den Händen halten, muss jeder für sich die Frage beantworten.

Rainer Hellmann

## Mitteilungen vom Kassenwart

Mini Heise informiert uns, dass er im Februar 2008 die Beiträge abbuchen wird. Er bittet daher alle Mitglieder, die in diesem Jahr ihre Kontoverbindung geändert haben, ihm ihre neue Kontoverbindung zur Vermeidung von Stornogebühren zu senden.

Außerdem die Aufforderung, dass diejenigen, die ihre E-Mail-Adresse ihm noch nicht mitgeteilt haben, dies doch bitte baldmöglichst nachholen sollten (mail an: kassenwart@

folkeboot.de oder miniundhilka@kabelmail.de). Alle, deren E-Mail-Adresse bis dahin bekannt ist, bekommen noch vor Weihnachten eine komplette Mitgliederliste per Mail im Excel Format zugesandt.

Schließlich hat Mini eine Inventur der Folkeboot-Artikel gemacht und dabei festgestellt, dass Westen nur noch in XL und XXL, Windjacken nur noch in S, M, XL und XXL vorhanden sind.



# Notizen von der Niederelbe

## Hamburger Meisterschaft – und noch etwas mehr...

Beginnen wir mit dem Höhepunkt einer ansonsten weniger spektakulären Saison auf der Elbe. Die Hamburger Meisterschaft der Folkes auf dem Mühlenberger Loch war vom MSC und dem Team um Bernd Krivohlavek wie immer exzellent organisiert. Hinzu kamen die von unserer Flottenobfrau Ute Kowitz erdachten und beschafften Nettigkeiten für jeden Teilnehmer im „Bootsbeutel“, samt Crewshirts und Eintritt für den Grill an beiden Tagen nach den Wettfahrten. Von 5 geplanten Läufen schafften wir nur 3, am Sonnabend lief die Ebbe vor Blankenese schon zu stark, am Sonntag gab es eine kurze Bahn, mehr ließ der abflauende Wind nicht zu. In beiden Fällen entschied der Wettfahrtsleiter richtig. Wie üblich bei NO und den kürzeren Schenkeln auf dem Mühlenberger Loch war Speed vor dem Wind enorm wichtig, da ließ sich eine nicht geglückte Kreuz vielleicht noch ausbügeln. Unter

den 12 Startern begrüßten Dirk Rohrbeck aus Labo, er hat das andersartige Revier vor Blankenese hoffentlich als brauchbar kennengelernt. Auch die Hamburger Icke, Thiessen und Frese versuchten sich erstmalig im Dreieck auf dieser Meisterschaft.

Die Vorentscheidung über den Titel fiel schon in Wettfahrt 1, als „Fun“ (G864) im Ziel vorne lag, während Kay Louwien mit 5. Platz eröffnete. Dafür gewann er die nächsten 2 Läufe klar, jeweils vor „Fun“, was aber den Titel für Klaus und Rolf Pollähn mit Michael Rüter bedeutete. Wettfahrt 3 wurde vor dem Wind gezeitet, wir hätten die schon laufende Ebbe nicht mehr leicht ausgegelt. Gelegentlich kam deshalb ein Schlepp für sieben Folkes zurück nach Wedel durch „Svea“ von Wolfgang Treu (SVAOe).

Das übliche Kräfteressen auf der Unterelbe spielte sich in

etlichen sogenannten Langstreckenregatten ab: Für motivierte Folkeboot-Crews attraktiv, aber in 2007 z.T. von ihnen zu wenig besetzt. Gut war die Beteiligung auf der sonnigen SCU-Regatta im Frühjahr, hier nahm Ove Simonsen diverse Wanderpreise in Empfang. Die übrigen Wettfahrten liefen für die Folkes nach Yardstick. Zu erwähnen der Erfolg von Thomas Behrens mit „Anna“ am „Blauen Band der Niederelbe“. Bemerkenswert auch die bei sehr harten Bedingungen gesegelte Pagensand-Wettfahrt: 32 Meilen Up & Down. Nach nur 4 bis 5 Windstärken am Start steigerten sich die Böen auf 6 bis 8 aus West. Es blies gegen eine Ebbe von 3 Meilen und baute eine steile See auf, durch die man auch ein Folke nur mit äußerster Konzentration an der Pinne und Gewalt hindurch bringt. Vor dem Wind überschwemmte unsere Bugwelle das Vorschiff, also begrenzt man das Halsen auf

ein Minimum. Rigg- und Segelschäden, Kenterungen und 2 Totalverluste dezimierten die Starter (76) auf die Hälfte. Nach berechneter Zeit gab es für die beiden Folkes „Fun“ und „Anna“ mit sattem Vorsprung die Plätze 1 und 2.

Dass wir uns auf den langen Vorm-Wind-Gängen einen Schaden am Masttop eingehandelt hatten, merkten wir erst später; durch ein Crashprogramm der Werft Wegener schafften wir aber die Teilnahme an der Hamburger Meisterschaft.

Zu erwähnen ist noch, dass diverse Mannschaften der Hamburger Flotte manch andere Reviere bei Regatten besegelt haben, wie die Ostsee von Travemünde über Kiel bis Kerteminde, daneben die Möhne und auch Berliner Reviere.

Rolf Pollähn

### 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.

## Hallo, ist da noch jemand?

*Jetzt gings durch die Presse: Die ersten Charterunternehmen geben ihre Basen an der Ostsee auf, weil sie keine 12 m Jachten mehr verchartern können, wegen der neuen Funkspflicht für Skipper.*

*Ich hab mich ja erst vor wenigen Monaten an dieser Stelle über die Wirtschaftskumpaneie des DSV aufgeregt, die gesetzliche UBI und SRC Pflicht zu fördern.*

*Obwohl das Bundesverkehrsministerium jetzt eine „Übergangsregelung“ in Aussicht stellt, scheint es doch schon soweit zu sein: Weil drei Viertel ihrer Stammkunden diese Scheine nicht besitzen, ist für die Vercharterer in Deutschland ein ganzes*

*Marktsegment am Wegbrechen. Bald gibtes keine Jachten für den Urlaub mit der ganzen Familie mehr an der deutschen Ostsee zu chartern, und dahin ist wieder ein Stück wassersportlicher Bürgerfreiheit. Macht ja nichts, wir haben ja soviel davon, oder wie?*

*Wo ist der erwartete Aufschrei der Mitglieder? Wo sind die Protestaktionen, wo sind die Massenausritte aus dem Mitgliederverband, der das Ausbildungsmonopol über die Seglerinteressen stellt?*

*Ich meine, wir müssen uns nicht wundern, wenn man uns ein Stück Freiheit nach dem anderen wegnimmt, wenn wir so geduldige Schafe sind. Überall ist von Bürokratieabbau die*

*Rede, aber gleichzeitig gibt's immer neue Vorschriften, die ganze Wirtschaftszweige an der Entfaltung hindern.*

*Wir bedauern die Amerikaner, die über Verlust von ziviler Autonomie zurecht klagen, aber mokieren uns zugleich darüber, wie hartnäckig und erfolgreich dieselben sich weigern, ihr Recht auf's Tragen einer Waffe aufzugeben. Wir wollen ja gar nicht ballern, wir wollen doch nur segeln.*

*Meine Clubkameraden haben mir zwar über meinen Zorn auf die Schulter geklopft, aber tun will keiner was. Echt brave deutsche Untertanen. Glückwunsch!*

Euer Heini



## Dr. Norbert Lins

### Der neue Flottenchef in Eckernförde stellt sich vor



Hallo, liebe Folkebootsegler und -seglerinnen,

mit dem Ende der Segelsaison 2007 habe ich von Hinnerk Blenckner das Amt des Flottenobmannes der Flotte Eckernförde übernommen und möchte mich denen, die mich von Euch nicht kennen, kurz vorstellen.

Mein Name ist Norbert Lins, ich bin 48 Jahre alt, verheiratet mit Angela Lins, wir haben 2 Kinder, David, 14 Jahre, und Antonia, 12 Jahre. Seit 1999 sind wir im Besitz des Folkebootes „La Santa“, GER 586.

Beruflich bin ich als Orthopäde in Eckernförde niedergelassen. Neben dem Segelsport spiele ich leidenschaftlich gerne Schlagzeug, sportlich bin ich noch im Tennis- und Volleyballsport eingebunden.

Vor der jetzt sehr schönen Zeit im Folkeboot habe ich viele Jahre als Vorschoter auf meinem eigenen 505er herumgeturnt und auch diese Zeit des athletischen Regattasegeln sehr genossen. Doch dann habe mit meiner Familie nach einer gemeinsamen „Segellösung“ gesucht und sie beim Folkebootsegeln gefunden.

Hier im Segelclub Eckernförde haben wir eine relativ große Folkebootgemeinde mit über 20 Schiffen und das war mir Motivation genug, die Wahl zum Obmann anzunehmen.

Mein Ziel ist es, hier diese Gruppe noch mehr zu motivieren, ein wenig Vereinsleben zu organisieren und so auch anderen Segelgruppen unseres Vereines vielleicht ein Vorbild zu sein. Hoffentlich gelingt uns das gemeinsam.

Den Winter über ist die Flotte der Mini-Folkebootsegler (Model) auch nicht gerade klein, so dass man sich zum Training oder diversen Regatten in und um Eckernförde trifft, wer Interesse hat, darf mich gerne ansprechen!

In diesem Sinne grüße ich ganz herzlich von der Ostsee (im Winterschlaf) alle Folkebootsegler/-innen und Fans in unserem Land.

*Euer  
Norbert Lins*

## Sessan Cup 2008

### Melden bis 4. April 2008!

Die traditionsreichen Regatten werden am 19. und 20. 4. im SV Stössensee stattfinden.

Der SVSt hat die stärkste Folkebootflotte und viel Erfahrung bei der Ausrichtung von Meisterschaften und des Goldpokals von 1995.

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

Traditionell stellt die gastgebende Flotte die Boote. Die Gäste kommen mit Steuerfrau, Vorschotmann/frau und in der Regel mit ihren Segeln. Der jeweilige Bootseigner oder eine Vertrauensperson segelt als drittes

Mannschaftsmitglied mit. Die Boote werden während der Eröffnungszeremonie am Vortag verlost.

Die schwedische Sessan-Reederei (heute Stena-Line) stiftete 1957 den Pokal zur Förderung der Freundschaft zwischen Folkebootseglern aus Dänemark und Schweden. Heute ist der Sessan-Pokal eine echte internationale Veranstaltung, offen für alle Folkebootländer!

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

*Klaus Löffler/ Klö*

### FOLKEBOOT GFK Folkebadcentralen Kerteminde

Baujahr: 10/2004, Bau Nr. 1010, neuwertig  
3 Saisonen nur Süßwasser, gesamt 768 Seemeilen  
Luxus Ausstattung, Farbe weiß, viel Zubehör  
Neupreis lt. Preisliste August 2004: 48.812  
jetzige Preisvorstellung: 38.000 EUR  
bei Interesse: Tel.: 082 31/8 63 67

### VERKAUF

Nord. Folkeboot, wunderschöner Lindbau von 1970, wenig beansprucht, erstklassiger Zustand.

Preis: 22.500 Euro

Tel.: 0421-213277 oder 0175-9353683





## Herrmann und Ahlers der Klasse verbunden und ansprechbar

Fueddel Herrmann und Günter Ahlers waren unlängst aus ihren Ehrenamtlichen Ressorts Technik und Sport bei der NFIA zurückgetreten. Vielerorts wurden dafür hauptsächlich gesundheitliche und persönliche Gründe zitiert.

Die FolkeNews Redaktion wurde jedoch jetzt von Fueddel gebeten klarzustellen, daß es um seine Gesundheit Gott sei Dank nicht so schlecht bestellt ist, dass er nicht das Amt hätte weiter versehen können. Er muss zwar krankheitsbedingt Rauch und andere Luftverschmutzung meiden, aber er steht uns weiterhin gern mit Rat und Tat zur Verfügung.

Auch Günter Ahlers' reiche Erfahrung wird uns nicht

verschlossen. Günter habe jedoch als Chefvermesser der vergleichsweise riesigen Dracheklasse keine zeitliche Kapazität mehr gesehen, den Folkebooten völlig gerecht zu werden.

Auch er stehe seinem Nachfolger und der ganzen Klasse gern weiter als Berater zur Verfügung.

Die Klarstellung wünschte Fueddel Herrmann, um jedwede Missverständnisse über die Gründe der Rücktritte zu vermeiden und um sich auch weiterhin als Experte in technischen Fragen zu empfehlen.

Und die beste Nachricht: Fueddel geht's längst nicht so schlecht, wie mancher fürchtete. mh

## Kurznachrichten aus den Flotten

### FLOTTE KIEL

Ein reichhaltiges Winterprogramm lockt zu zahlreicher Teilnahme. Beginn jeweils 19:30 Uhr:

15. Januar 2008 „Die Folkeboot-Segel und ihr Trimm“

Referenten: Reinhard Schultz und Jürgen Breitenbach

Ort: Segelmacherei Schultz, Langenkampweg 12, 24148 Kiel

01. Februar 2008 „Das traditionelle Grünkohlessen“, Beginn

19:00 Uhr Ort: KYC in Strande bei Elke und Dieter Kipcke

Es sind Folkebootsegler und Freunde aller Flotten eingeladen.

Anmeldungen bitte bis zum 25. Januar 2008 unter Tel. 04 31-

52 18 41 oder Fax 04 31-52 54 80

19. Februar 2008 „Welche Unterwasserfarbe für das Folkeboot?“ Referent wird ein Farbenprofi sein.

Ort: Akademischer Segler Verein (ASV) am Hindenburgufer

18. März 2008 „Alumast fürs Folkeboot“ Referent: Olaf

Müller Ort: Yacht Research Unit Kiel (GmbH der FH Kiel)

15. April 2008 Besuch in der FH Kiel

Laboe plant zum Hafengeburtstag 4.-6. Juli 2008 ein großes Folkeboottreffen, auch und gerade für Nicht-Regattasegler. Näheres im nächsten Heft!

### FLOTTE BERLIN

Führungsteam um Flottenobmann Rainer Birkenstock auf JHV am 16.11.2007 einstimmig bestätigt.

### FLOTTE LÜBECK

Auf [www.folkeboot-luebeck.de/dm2008/index.htm](http://www.folkeboot-luebeck.de/dm2008/index.htm) findet Ihr schon jetzt fast alle, alle Informationen für die Deutsche Meisterschaft i.R.d. Travemünder Woche 2008.

# Bei Kieler Woche Flagge zeigen

## Grußwort von Fritz Lübbecke an den neuen Flottenchef in Kiel

Ganz neu ist er zwar nicht, aber gutes Mittelalter und top fit. Auch hat er in den letzten Jahren für die Kieler Flotte schon sehr viel getan. Meister war er schon, leitet das Diens-tagssegeln und ist einer, der seine Erfahrungen ohne Hemmungen an den Nachwuchs weiterleitet.

Walther Furthmann, der sich verpflichtet fühlt, für uns etwas zu tun, von mir einen besonderen Dank.

Ein Dank gilt natürlich auch Ulf Kipcke der diese Aufgabe jahrelang hervorragend gemacht hat, aber durch seine beruflichen Verpflichtungen immer weniger Zeit hatte.

Auf den neuen Flottenobmann kommt eine große neue Aufgabe zu, die Mobilisierung aller Segler zur Teilnahme an

der Kieler Woche.

Hierzu wurden bereits erste Gedanken erörtert. Auf jeden Fall wird es in Schilksee immer ein Treffen mit unseren dänischen und nichtkieler Freunden geben. Unsere Kieler Segler sollten an diesem Abend nicht gleich das Weite suchen und sich bei Muttern über einen schlechten Platz ausweinen sondern die Gemeinschaft pflegen.

Dies scheint auch ein wichtiger Grund zu sein, warum unsere dänischen Freunde so zahlreich an der Kieler Woche teilnehmen.

Ein weiterer Vorteil ist unsere Bahn an der Küste von Holm, die auch eine Woche davor bei der Trudelmausregatta genutzt wird. Hier sind die Liegeplätze an dem Wochenende natürlich in Laboe und da wir nun

auch wieder am Anfang der Kieler Woche starten, ist wohl auch die Überbrückung von 5 Tagen kein Thema.

Auf jeden Fall ist und bleibt die Kieler Woche das größte Segelereignis der Welt und wir

sind es unserem inzwischen 65 jährigen Boot schuldig, gerade bei dieser Veranstaltung Flagge zu zeigen.

Ich jedenfalls habe mir vor 30 Jahren das Boot gekauft, um bis zu meinem Lebensende in der Kieler Woche zu segeln.

Schön ist es, wenn Einzelkämpfer mit viel Aufwand andere Reviere mobilisieren und es dort zu großen Meldeszahlen kommt. Auf jeden Fall tut es immer unserer Klasse gut. 2008 haben wir auf der Ostsee drei Großveranstaltungen, zwei werde ich wohl nicht mehr schaffen, aber auf die Kieler Woche freue ich mich schon jetzt.

Fritz  
353





# 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 FOLKENEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminakalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in technischer und sportlicher Hinsicht, so wie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

## Der Vorstand

### 1. Vorsitzender

Dr. 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 romieundkloe@t-online.de

### Kassenwart

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

### Sportwart

Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp, Tel. 04624/800875, folke-klaus@t-online.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 Hol-  
länder 19, 24159 Kiel, 0431/372236 / Fax  
0431/372247, E-Mail: 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: DEUTDEDB210  
IBAN: DE 07 2107 0024 0035 1916 00

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

### Berlin

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

### Bodensee

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

### Eckernförde

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

### Essen

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

### Flensburg

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

### Hamburg

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

### Kiel

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

### Lübeck

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

### Möhnese

Christian Goecke, Tel. 02336-15088, Kölner  
Str. 14a, D-58332 Schwelm christian.goe-  
cke@gmx.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

## FOLKENEWS

Internationale Fachzeitschrift und offzi-  
elles Mitteilungsblatt der Deutschen Fol-  
kebootvereinigung e.V., Klassenvereini-  
gung 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 Nicht-  
mitglieder ist der Einzelpreis €5,00 plus  
Versand

## Nächster Redaktions- und Anzeigen- schluss ist der 10. 02. 2008

Mit Namen gekennzeichnete Artikel drü-  
cken nicht unbedingt die Meinung der  
Deutschen Folkeboot Vereinigung oder  
ihrer Redaktion aus. Für unaufgefordert  
eingesandte Manuskripte übernimmt die  
Redaktion keinerlei Haftung. Kürzungen  
von redaktionellen Einsendungen sind  
ausdrücklich vorbehalten.

Der Nachdruck aller Textbeiträge ist nach  
Rücksprache mit der Redaktion und unter  
Angabe der Quelle gestattet.

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

## Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

### Hamburg

Rolf Polläh, Hamburg  
Telefon: 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, Flens-  
burg, Lübeck, Möhnese, 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

## 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 \_\_\_\_\_

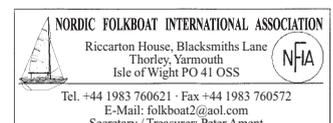
Segelnummer F \_\_\_\_\_  wechselnd

Baujahr \_\_\_\_\_

Rumpf-Baustoff  Holz  GFK

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden



Die FOLKENEWS wird auf chlor-  
frei gebleichtem Papier gedruckt



# Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



*Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!*

*Marleen Ram  
Königstr. 25  
24159 Kiel  
marleen.ram@t-online.de  
Bootseignerin FD 661  
Flotte Kiel*

*Joost van der Vaart  
Duisburger Str. 2 A  
10707 Berlin  
Bootseigner FNED 510  
j.vandervaart@nrc.nl  
Flotte Berlin*

*Rainer Wendt  
Twedter Landstr. 55 A  
24944 Flensburg  
Flotte Flensburg*

*Helge Naffin  
Tannenweg 13  
13587 Berlin  
Bootseigner FG 886  
Flotte Berlin*

*Thomas Beyer  
Oranienburger Str. 16  
10178 Berlin  
Bootseigner FG 246  
Flotte Berlin*

*Uwe Heerwagen  
Winzerstr. 58 A  
13593 Berlin  
heerwagen@snafu.de  
Bootseigner FG 796  
Flotte Berlin*

*Hero Kaufmann  
Eselspfad 12  
26506 Norden  
Bootseigner FS 244*

*Ralf Schnoor  
Große Str. 14  
24937 Flensburg  
Bootseigner FG 839  
Ralf.Schnoor@shz.de  
Flotte Flensburg*

*Holger Schlette  
Klaus-Nanne-Str. 89  
22457 Hamburg  
holgerschlette@alice-dsl.net  
Bootseigner FG ...  
Flotte Kiel*

*Christian Paschen  
Stromberger Str. 27  
59329 Wadersloh  
Bootseigner FG 121  
Flotte Möhnesee*

*Karsten Bredt  
Ebellstr. 16  
30625 Hannover  
Flotte Kiel*

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

## DM der Mini-Folkeboote 17./18.11.2007

Der Segler-Verein Stößensee in Berlin war der Gastgeber der 28 gemeldeten Mini-Folkeboote zur DM 2007.

Die Mini-Flotte Berlin war der Ausrichter, der SVSt stellte mit Jens Merda, Björn Merda, Klaus Löffler und Gerd Matznik eine kompetente und energische Wettfahrtleitung. Günter Koch, ein Könnner im Modell-Bootsbau, stand mit seinem Reparatur-Koffer bereit, um sofort zu helfen, wenn es notwendig werden sollte. Aber alles ging gut.

Am Freitag den 16.11. reisten fast alle Teilnehmer an, so dass das Wiegen der Boote zügig erfolgen konnte. Hierbei werden alle Gewichte notiert und es ist den Teilnehmern, während der DM, nicht mehr gestattet Zusatzgewichte

zu entnehmen bzw. nachzulegen. Manchmal eine schwere Entscheidung der Steuerleute! Viele hatten es eilig, die Boote zu Wasser zu bringen, um die ersten Schläge zu segeln. Andere hatten neue Segel geordert, die mit Eifer eingezogen und getrimmt wurden.

Hier ist mir wieder bewusst geworden, was für eine tolle Truppe wir Folkebootsegler eigentlich sind. Jeder half jedem mit gut und ehrlich gemeinten Hinweisen und Ratschlägen, allen voran Rainer Rehben.

Leider hatte uns der Wind an beiden Tagen doch teilweise sehr in Stich gelassen, so dass wir am Sonntag die DM nach 5 Wettfahrten abrechnen mussten. Alle Minis hatten 5 Regatten gesegelt. Die Wettfahrtleitung konnte somit, mit einem Streicher, den Meister

2007 feststellen.

1. Platz: Martin Rehben
2. Platz: Rainer Rehben
3. Platz: Holli Dittrich

An dieser Stelle nochmals herzlichen Glückwunsch!

Es wurden nicht nur die 3 Besten mit Preisen geehrt. Wir konnten auch, dank Mini Heise, andere Teilnehmer mit Sachpreisen der Dtsch. Folkeboot-Flotte eine Freude machen. Der älteste Teilnehmer erhielt von den Berliner MINIS eine Flasche Sherry, damit er sein Feuer für die Minis weiter am brennen hält, der größte Pechvogel bekam ein Glas Gurken. Spaß muss sein!!



Allen anderen nicht genannten Helfern, ob als Schreiber auf der Brücke oder Wiegehelfer, für ihren Einsatz herzlichen Dank!

*Werner Behnke  
F-Ger 488*



# Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



1



7



3



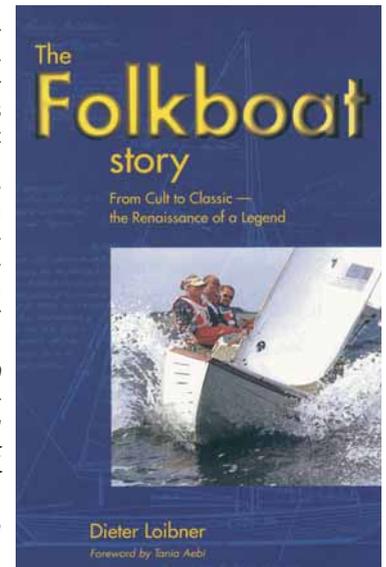
4



5

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](http://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
7 Weste (nur XL und XXL)	Euro 25,00

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:

Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

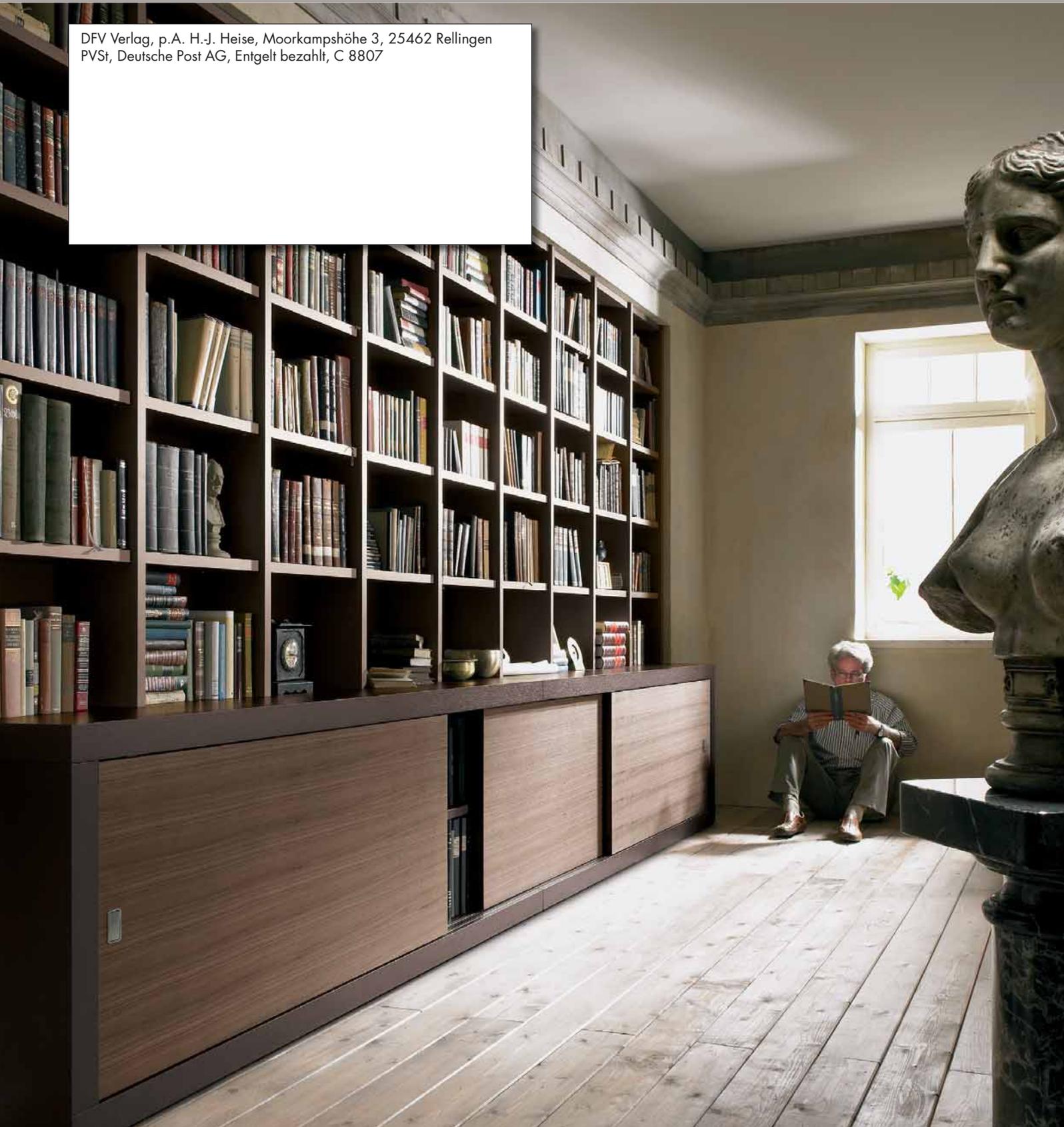
Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 041 01-4 61 33, Mo. - Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

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.

EINEM HAUS EINE BIBLIOTHEK HINZUFÜGEN HEISST,  
DEM HAUS EINE SEELE ZU GEBEN.

Marcus Tullius Cicero

DFV Verlag, p.A. H.-J. Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen  
PVSt, Deutsche Post AG, Entgelt bezahlt, C 8807



Paschen Evolution Bibliothek

**PASCHEN**  
**BIBLIOTHEKEN**

AUS LIEBE ZU IHREN BÜCHERN

Paschen & Companie GmbH & Co. KG · Stromberger Str. 27 · D - 59329 Wadersloh · Telefon +49/(0) 25 23 / 2 8-0 · Fax +49/(0) 25 23 / 10 91  
Internet: [www.paschen.de](http://www.paschen.de) · e-Mail: [Info@Paschen.de](mailto:Info@Paschen.de) · Besuchen Sie unsere Werksausstellung!