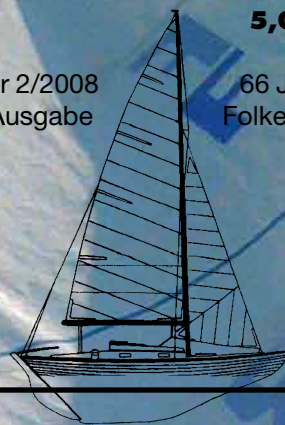


FOLKE**News**

Nummer 2/2008
2. Ausgabe

5,00 €

66 Jahre
Folkeboot



Regatten: Sessanpokal, Trudelmaus, Pfingstregatta

Die Tat II: „Ariels“ Karibiktörn und Atlantik ostwärts

Report: Das Bestentraining 2008

Gelassenheit: Der „Alte Fritz“ segelt Kieler Woche



Nordic Folkboat

www.folkboat.dk

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

Bericht von Finn Jansen (11) aus Strande: Die Schleiregatta 2008

Auch dieses Jahr fand natürlich wieder die Regatta auf der großen Breite statt. Trotz lauer und drehender Winde schaffte es die Regattaleitung, 4 Wettfahrten durchzubekommen.

Nach der 1. Wettfahrt war Petrus nicht mehr so gut gestimmt und die 2. und 3. Wettfahrt wurden im leichten Regen fortgesetzt, was die Stimmung der Segler jedoch nicht trübte.

Aufgrund der schwierigen Bedingungen entschloss sich die Wettfahrtleitung zu einer Bahnverkürzung.

Am 2. Tag starteten die Boote bei schönem Sonnenschein mit 2 Windstärken aus Nord-Nordöstlicher Richtung.

Es waren wie jedes Jahr gute Segler wie Ulf Kipke mit seinem Schiff „YLVA“ dabei,

sodass es schwierig war, ganz vorne mitzusegeln.

Doch für manche war es auch die erste Regatta so auch für mich (den 11 Jahre alten Finn, doch bei weitem nicht für meine Mitsegler: meinen Vater als Skipper und meinen Bruder als Vorschoter, die schon regattaerfahren sind). Wir segelten wie die Profis, bis auf die erste Regatta. Bei der zweiten fuhren wir als erster um die Tonne, wegen einer für uns glücklichen Böe. Wir hielten durchgehend den ersten Platz bis auf die alles entscheidende Zielkreuz.

Da überholte uns hoch am Wind „ASTA LA VISTA“ und schnappte sich den ersten Platz, dicht gefolgt von uns. Jedoch wurde das ganze Rennen spannender, als die Regattaleitung den schwarzen Peter



hisste. Leider flogen dabei, wie es nicht anders zu erwarten war, gute Segler wie Walter Muhs raus.

Insgesamt war es eine schöne Regatta, bei der wir alle viel Spaß hatten. Mein Vater, mein Bruder und ich kämpften wie die Doofen. Doch nach harter Arbeit muss ja irgendwann das „HAPPY END“ kommen, und da war es. Wir belegten mit unserer „NORNA“ einen fast nicht mehr steigerungsfähigen

5. Platz. Den 1. Platz errang Walter Furthmann und Crew mit „Paula“, auch der Preis für das erste auswärtige Folkeboot ging in seine Hände. Niels Springers „Bülle“ wurde nicht nur für den 2. Platz ausgezeichnet, sondern auch als schnellstes Folkeboot der Schlei. Den dritten Platz ersegelte sich „HAT 25 Volt“ mit Horst Dietrich als Steuermann.

Finn Jansen, Norna G 684



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Seit Erscheinen der letzten Folke News sind gut zwei Monate vergangen. Wesentliches ist inzwischen nicht passiert – jedenfalls sagt mir keiner was. Der Vorstand tauscht sich per Telefon und E-Mail über das laufende Geschäft aus. Die nächste Vorstandssitzung und ein gemeinsames Treffen mit den Flottenvertretern werden im Rahmen der Deutschen Meisterschaft in Travemünde stattfinden. Aber von Euch, liebe Mitglieder, hören wir nichts. Das kann unterschiedlich bewertet werden. Positiv formuliert: Es ist alles in Ordnung und es gibt weder Kritik noch Informationsbedarf. Negativ formuliert: Innerhalb der Mitglieder gibt es wenig Interesse, sich bei der einen oder an-

deren Sache einzubringen. Wir haben das Forum im Internet, die Folke News, alle Vorstandsmitglieder sind telefonisch und über das Internet zu erreichen. Für konstruktive Kritik, Verbesserungsvorschläge, Beiträge für die News und gute Ideen haben meine Kollegin, meine Kollegen und ich stets ein offenes Ohr. Ein positives Beispiel zum Schluss: Rüdiger Ulrich aus Konstanz hat eine Collage von Bootsrissen des Nordischen Folkebootes entworfen und zusammen mit Gerd Kunze die grafischen Feinheiten abgestimmt. Das Ergebnis hat uns sehr gut gefallen und wir wollen es Euch nicht vorenthalten. Unter welchen Voraussetzungen Ihr es erhalten könnt, erfahrt Ihr in den



News bzw. auf der Homepage. Danke Rüdiger, danke Gerd, für dieses schöne Poster.

Euch allen einen weiterhin warmen und windigen Sommer!

*Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen*



Kommentar

Technische Obfrau kein „Servicepersonal“

In diesem Jahr liegen unsere wichtigsten Ranglistennegatten, der Goldpokal und die Deutsche Meisterschaft, terminlich sehr nahe beieinander. Ein Umstand, der für alle, Durchführende und Teilnehmer, die Arbeit nicht gerade erleichtert.

Allein das rechtzeitige Trailern oder Überführen von Flensburg nach Travemünde stellt schon viele vor Herausforderungen, die an beiden Veranstaltungen teilnehmen wollen. Dass zur Deutschen Meisterschaft dann auch noch Kontrollvermessungen und allgemeine Kontrollen der Regelkonformität angesetzt und durchgeführt werden können müssen, obwohl solche Kontrollen weni-

ge Tage zuvor beim Goldpokal eventuell schon einmal gemacht wurden, stößt bei manchen auf Unverständnis.

Aus gegebenem Anlass sei aber noch einmal daran erinnert, dass allein unserer Technischen Obfrau, Traute Genthe, letztlich die Verantwortung für regelkonformen sportlichen Wettstreit obliegt. Das ist ein schweres und aufwändiges Ehrenamt, um das sich seinerzeit, wie wir uns erinnern, niemand gerissen hat. Wenn sie Kontrollen anordnet, auch kurzfristig, so sind diese zu unterstützen. Infragestellen von Autorität ist dann nicht gefragt. Sie hat die Verantwortung und daher das Recht zur

Kontrolle. Und ihre Urteile sind auch erstmal verbindlich. Dafür hat sie die Klassenregeln studiert und die Verantwortung übernommen. Der ordentliche Protestweg steht jedem offen, der sich verkannt oder die Classrules nicht richtig ausgelegt findet.

Egal, wer dieses Amt ausübt, bei ihm oder ihr liegt in dem Moment die Autorität, zu beurteilen, ob ein Boot, seine Segel oder sein vorgeschriebenes Zubehör den Regeln entsprechen. Faire Sportler wie wir Folkebootsegler kennen die Regeln und richten sich nach ihnen, in jedem Fall aber respektieren sie das Wort des- oder derjenigen, die für einen fairen

sportlichen Wettkampf sorgen sollen.

Weder der Sportwart noch die T.O. sind „Servicepersonal“, das sich einschüchtern lässt, sondern wir haben sie zum Wohle unseres Sports gewählt. Deshalb respektieren wir ihre Beurteilungen und unterstützen sie bei ihren nicht immer leichten Aufgaben. Und das gilt bei allen Ranglistenregatten.

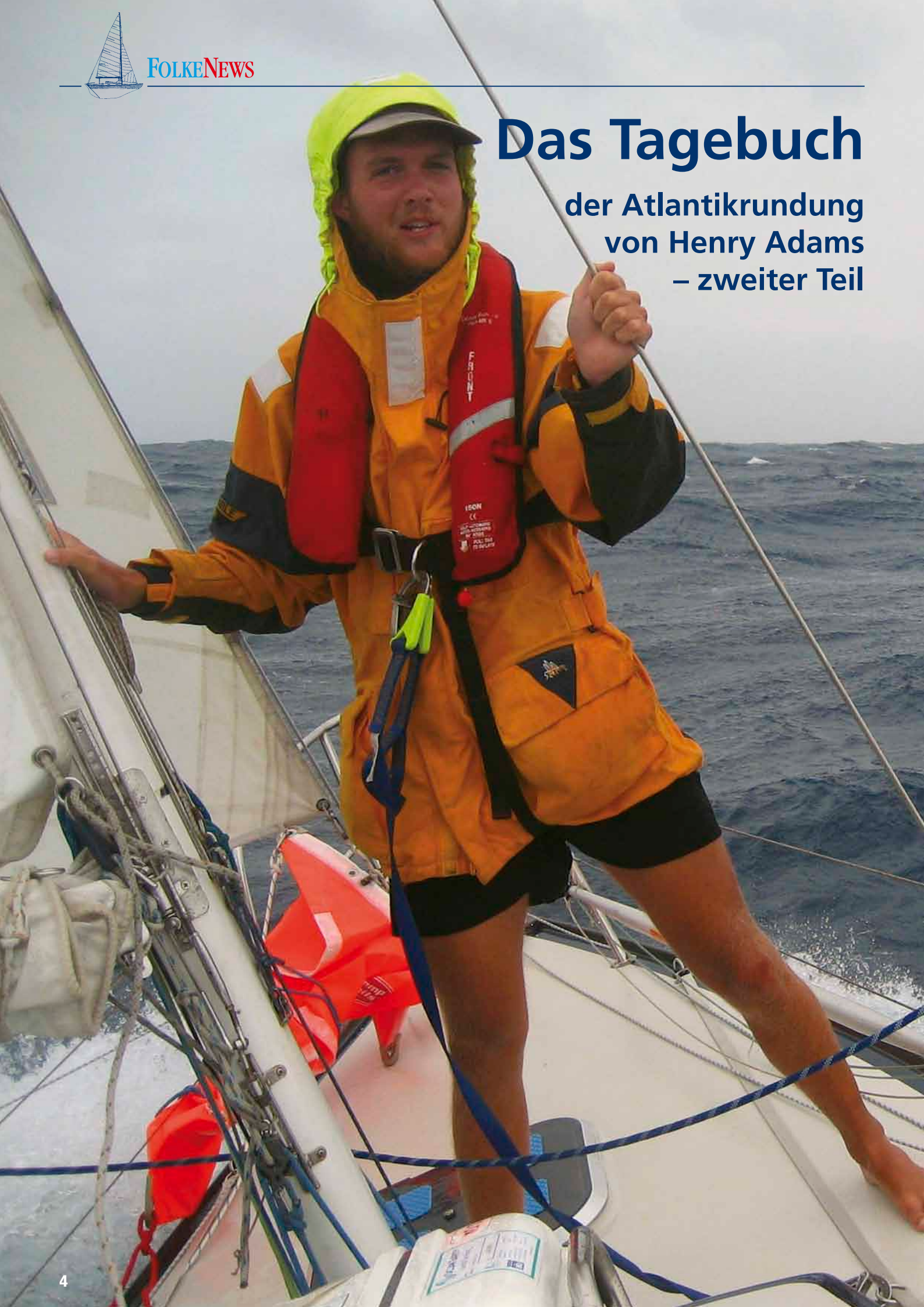
Wir wünschen uns und allen Teilnehmern spannende Regatten und freundschaftlichen, fairen Umgang miteinander. Dafür ist unsere Klasse bekannt, und nichts anderes steht ihr zu Gesicht.

mh



Das Tagebuch

der Atlantikrundung
von Henry Adams
– zweiter Teil





10. Dez. 2007 13:16, Position: 16:52N, 44:50W

Wie aufregend, wir haben den Punkt passiert, von dem aus es nur noch 1000 Meilen zu segeln sind! Heute um 12:00 GMT waren es genau noch 949 nm zwischen uns und St. Lucia, und es wird konstant weniger, weil wir derzeit gut vorankommen (heute einmal mit 12,7 Knoten gesurft), und zwar in akzeptablen Bedingungen (schon tagelang keine 40-Fuß-Welle mehr gesehen). Unsere Fischerei ist weiterhin enttäuschend, und ich muss weiterhin auf meinen ersten Tunfischschmaus warten. Meine Bemühungen waren nicht erfolgreicher als die des Skippers, obwohl sie eindeutig mehr Flair und Stil hatten. Das negative Resultat lag einfach an der schlichten und absoluten Abwesenheit von Fisch, keineswegs an schlechter Technik.

12. Dez 2007 14:15, Position: 16:48N, 49:45W

Die See bemüht sich endlos, uns mit ewigem Rollen wahnsinnig zu machen. Ansonsten ist es ganz nett, die Sonne scheint, es sind nur wenige Wölkchen am Himmel, es muss wohl 30 Grad warm sein, und wir schäumen mit 6 Knoten dahin. Die Schauerböen, von denen beim Briefing vor

der Abfahrt gewarnt worden war, waren bisher recht kurz und handhabbar, indem wir eben eine Zeitlang von Hand steuerten und im sintflutartigen Regen triefnass wurden, eigentlich ganz lustig, wenn's nicht zu lange dauert. Nur zwei Umstände trüben etwas unsere Stimmung: Erstens, wir haben noch nicht einen einzigen Wal gesehen (soweit kein Problem für mich, ich stelle mir so ein Treffen sowieso erschreckend vor, doch der Skipper scheint sehr enttäuscht ob so großer leviathanischem Desinteresse an uns); und zweitens müssen wir wohl zugeben, dass wir doch nicht die brillanten Seeangler sind, nach denen wir nach unserem ersten Anfängerglück aussahen. In vier Tagen Angeln haben wir bis heute nur Sonnenbrand gefangen, und das wo andere Boote angeblich regelmäßig Monster aus dem Wasser ziehen. Vielleicht sind wir einfach zu schnell. Oh, ich könnte wirklich so ein Tunfischsteak vertragen!

15. Dez 2007 19:57

Position: 15:43N, 58:02W

(nur noch 180 Meilen vor uns!) Wir sind fast da und die Emotionen gehen hoch (freilich in einer würdigen, männlichen Art. Wir sind erregt, aber wir sind jetzt nicht am Weinen oder so). Gleichwohl bin ich recht geprüft worden im Ertragen einer gewissen Hybris, aber ich will nur soviel sagen: jetzt wollen wir's beenden, so rasch wie möglich! Hybris bitte aufs Wetter beziehen: Wir haben gelitten! Habe ich geprahlt,

die Regenböen wären nur kurz und fast spaßig? Ich nehme es zurück. Ich nehme überhaupt alles zurück! Es hat die letzten 48 Stunden geregnet, und wir haben die Sonne nur in kurzem Aufleuchten zwischen den Wolken gesehen, bevor die schwarzen Wolken wieder kamen, und schon waren wir wieder nass. Die Tropenprospekte der Reisebüros sollten um ein Kapitel erweitert werden, das beschreibt, wie nass, nass, nass und häufig hier der Regen ist. Wieder einmal fühle ich mich vom Skipper etwas betrogen. Auf meine Fragen, wie denn wohl das Wetter zu erwarten sein würde, hatte er stets geantwortet: „Ach, einfach typisches, tropisches Wetter“. Für mich, unbeleckt von globaler Meteorologie, hatte das Klasse geklungen – jetzt fühle ich mich grob hinters Licht geführt. Wenigstens unsere Fortschritte sind unglaublich gewesen (durchschnittlich über 150 Meilen täglich, seit mehreren Tagen), und das hat unsere Moral etwas getrocknet, wenn schon nicht unser Ölzeug. Henrys Ölzeug ist total verschlissen, und ich habe die schlechte samaritanische Angewohnheit angenommen, ihm meine Jacke zu leihen, aber das geht nicht so weiter, denn erstens hasse ich es, meine Sachen zu teilen und zweitens fühlt es sich seltsam an, nett zu seinem Skipper zu sein. Wir wollen versuchen, vor morgen Mitternacht da zu sein, damit wir uns noch ein paar Tage vor den ARC Zeremonien ausruhen können. Von da an könnten die Tagebucheinträge etwas dünner werden, aber sie werden wenigstens nicht aufhören, bis ich schließlich abreise. Dann allerdings ist fraglich, ob der Skipper weiterhin so eloquent berichtet. (Da seine journalistischen Talente ohnehin unterentwickelt sind, ist das wahrscheinlich auch kein Verlust.) Wir feiern den letzten Abend auf See mit „Pi-

rates of the Caribbean 3“ vom Laptop und mit Dosenpastete. Das Leben an Bord war noch nie so unwirklich!

23. Dez. 2007 21:58 Am Ziel Position: 14:33N, 60:57W

Am letzten Sonntag, dem 16. Dezember, war nachmittags der Wind derart eingeschlafen, dass wir schon glaubten, wir würden es nicht mehr schaffen, am errechneten Tag anzukommen. Die Sorge erwies sich aufgrund unserer guten Leichtwindsegelei als unbegründet, und wir querten die Ziellinie abends um zwanzig nach zehn Ortszeit. Das Ende war noch richtig schwierig, denn nicht nur hatten wir seit drei Wochen nicht mehr so viel Kunstlicht auf einmal gesehen, das uns richtig desorientiert hat, auch die vielen Leute plötzlich, vor allem aber dieser dicke Brocken Land im Weg, mit so vielen scharfen Steinen unter Wasser, passte uns erst gar nicht. Fast hätten wir die Ziellinie verpasst (gar nicht so schwer im Dunkeln, und wenn man vergessen hat, nachzusehen, wo sie sein soll), und während wir noch suchten, waren wir plötzlich von vier Motorbooten umgeben, die um uns herumzischten und überall Fotoblitze. Etwas verstörend für zwei, die seit drei Wochen menschlichen Kontakt nur unter sich hatten (und der freilich von zweifelhafter Qualität – sozialer Stromsparmodus, wir verschwendeten so wenig Energie wie möglich auf höfliche Konversation und Nettigkeiten). Am zugewiesenen Liegeplatz hatten wir dann einen phantastischen Empfang – Boote auf allen Seiten voller stehender Leute, die uns applaudierten, Nebelhörner, eine Signalfackel und wenigstens 70 Leute auf der Kaimauer um uns zu begrüßen und unsere Hände zu schütteln! Womöglich am meisten freute ich mich über die Kalten Rumpunsche und Biere, die gereicht wurden. Als ich dann noch erkannte, dass unser Liegeplatz direkt



an der Hafenbar lag, war ich restlos zufrieden. Viele unserer neuen Freunde von Gran Canaria kamen rüber, um uns Einlaufbiere zu kaufen, phantastisch! Meine Erinnerung an den Abend wird an der Stelle etwas unklar, aber ich weiß noch, daß ich wohl Schwierigkeiten hatte, meine Landbeine wiederzuerlangen, denn ständig bin ich irgendwo angestoßen - definitiv der Wechsel von Boot auf Land! Es folgte ein herrlicher Tag des Nichtstuns im Cafe, richtigen gekochten Essens, eiskalter alkoholischer Getränke und der wachsenden Überzeugung, dass wir tatsächlich etwas Bemerkenswertes vollbracht hatten. Nach einem hektischen Tag (ich habe mich glaube ich in 5 Stunden 20 Fuß weit bewegt), shanghaite uns die Familie des Skippers für drei Nächte in ein schönes Hotel ein bisschen die Küste runter. Rechtzeitig aber zur Siegerehrung der ARC kehrten wir in die Betriebsamkeit von Rodney Bay zurück. Nun bin ich ein Fan von Festen mit Freibier, aber wenn die Sache schon nachmittags um vier anfängt und einen mit zwei Trophäen ehrt, dann kann das nur das perfekte Fest überhaupt sein. (Ja, gut, der Verdienst an den beiden Trophäen lag zuerst beim Skipper, aber ich bin auf allen Fotos, also nehme ich auch was von dem Ruhm für mich). Irgendwie kann eine Party, die am Nachmittag anfängt und mir freien



Alkohol spendiert, nur in eine Richtung gehen. Jedenfalls muss ich wohl um eins in der Nacht auf dem Rasen vor der Steel Band getanzt und alle Umstehenden zum Mitmachen aufgefordert haben. Eins habe ich erreicht: Alle hatten Spaß. Nur mitgetanzt hat fast keiner. Bin ich ein schlechter Tänzer? Nach der Preisverleihung ging es noch weiter ins große „Jump Up“ in Gros Islet, das ist ein riesiges Straßenfest. Die Erinnerung daran hat mit Essen zu tun, mit Tanzen und dem Verlust jeder Ordnung. Jeder, den wir von da an trafen, war überschwänglich mit Lob und Gratulationen, sodass ich mich ganz gegen meine ange-

berische Natur genötigt fühle, klarzustellen, dass wir nichts Besonderes sind, und auch, wenn wir offensichtlich etwas Ungewöhnliches getan haben, sind wir doch weiter nichts, als die beiden etwas ungehobelten Frischgraduierten, die wir schon vorher waren. Wir sollten trotzdem allen an dieser Stelle danken, die uns so herzlich gratuliert haben und an unser Wohltätigkeitsanliegen erinnern. Die Webseite ist immer noch: www.justgiving.com/timothyfosh. Die beste Art, Eure Gefühle auszudrücken und uns Eure Anerkennung zu zeigen, ist, für das Anliegen zu spenden, das wir unterstützen.

Es folgt eine in kurze Einträge gestauchte Zusammenfassung der Zeit von Jahresbeginn bis April, in der die Jungs Urlaub machen und Foshy zuerst von Henry's Vater, dann von seiner Mutter abgelöst wird.

4. bis 11. Jan. 2008 Bequia
Position 12:59N, 61:14W
Eine herrliche Woche mit unseren Freundinnen - Im Apartment - an Land!

2 x Redonda



14. bis 16. Jan. 2008 Blue Lagoon, St. Vincent

Position 13:07.5N, 61:11.5W

16. Jan. 2008 Wallilabou Bay

Position 13:14N, 61:15.5W

Ankern am Drehort von „Pirates of the Caribbean“

17. bis 25. Jan. 2008 Rodney Bay Lagoon

Position 14:04.5N, 60:57W

Ein paar Tage vor Anker in dickem, klebrigen Schlamm in der Rodney Bay Lagune

26. bis 28. Jan. 2008 Fort de France Bay, Martinique

Position 14:33N, 61:01.5W

Wieder ein paar Nächte vor Anker, einmal vor einem Golfclub

28. bis 30. Jan. 2008 Saint Pierre, Martinique

Position 14:44.5N, 61:10.5W

U.a. eine schöne Tour über Grand Island mit Little Blue car rental tours, Vulkane, Surfstrände, lokale Küche, Schloss- und Burgruinen, Baguettes und Sackgassen

30. Jan. 2008 Roseau und Portsmouth, Dominica

Position 15:34.5N, 61:28W

Kurzer Zwischenstopp in Dominica, nicht viel zu berichten von Roseau, gutes Wifi und ein malerischer Ankerplatz in Portsmouth



Islet Fajou,
Guadeloupe,
4. Januar



1. und 2. Feb. 2008 Les Saintes, Guadeloupe

Position 15:52.5N, 61:36W
Ankern in den ‚Saintes‘, hübsche Inselchen, für ein paar Tage Schnorcheln, Klettern und Faulenzen. Toll, mal aus dem Schwell zu sein.

3. Feb. 2008 Pointe à Pitre Marina, Guadeloupe

Position 16:13.25N, 61:31.75W
Welch Luxus: eine Nacht am Steg mit fließendem Wasser (besser als ein Monat Waschen in der Pütz) und Strom (alles Elektrische wird aufgeladen) Dann los um 0345 Uhr, um die Hubbrücke der Riviere Salee zu passieren.

4. Feb. 2008 Insel Fajou, Guadeloupe

Position 16:21N, 61:36W
Steuerten vorsichtig durch Riffs, um innerhalb 5 Fuß über dem unreal türkis Sand zu ankern. Der geht hier meilenweit in alle Richtungen. Hier sind die Reklamefotos für die Karibik gemacht. Schnorcheln, etwas Lesen, mehr Faulenzen. Ja, Segeln ist schon anstrengend!

5. bis 7. Feb. 2008 English Harbour, Antigua

Position 17:00.5N, 61:46W
Liegen in English Harbour, Antigua, am Nelson's Dock-



yard (gaaanz berühmt). Hier sind Ruderer, die über den Atlantik gekommen sind, in Booten, die kleiner sind als unsere Ariel und ohne Segel! Wahnsinn! Warum rudern, wenn Du auch einen Monat faul rumsitzen kannst?

Hier verabschiedet sich Tim Fosh als Crew und reist in die Heimat zurück.

14. Feb. 2008 Falmouth Harbour, Antigua

Position 17:01.1N, 61:46.3W
Nachdem ich meine Crew Foshy in die Heimat entlassen habe (schnüff), ankere ich ganz alleine in Falmouth Harbour. Es ist ziemlich windig, da lasse ich Ariel lieber allein an ihrem Anker zerren und bleibe an Land für Internet und kleine Arbeiten, ist doch zivilisierter.

24. Feb. 2008 Redonda

Position 16:56.5N, 62:20.75W
Früh am Morgen brach ich von Falmouth Harbour, Antigua auf. Mein nächster offizieller Hafen war Charlestown, Nevis. Auf jeden Fall wollte ich aber auf dem Weg dorthin einen Stopp auf der Insel Redonda einlegen. Redonda ist ein kleiner Felsen mitten zwischen Montserrat, Antigua und Nevis. Kommt man nahe dran, ist es aber gar nicht mehr so klein. Schaffte es, meinen Anker unter einem Felsen zu verkeilen, während ich zum Gipfel kletterte. Dann flickte ich den bisher zweiten langen Riss im Großsegel, und schließlich der Landfall in Nevis gerade nach Einbruch der Dunkelheit. Ein aufregender Tag und endlich geschafft, den Mief abzuschütteln, den ich in der langen Zeit in der stinkigen Lagune bei den tollen Superyachtleuten angenommen hatte.

1. März 2008 Saint Kitts, Ballast Bay and Basseterre

Position 17:17.5N, 62:43.5W
Eine nette amerikanische Lady verkauft mir eine Solardusche. Das Ding hilft wirklich gegen das ewige Kleben von Schweiß und Salz. Wie nett sie auch war, ich blieb nicht, sondern segelte weiter nach St. Kitts, Nevis' Schwesterinsel, aber dafür wirklich herrlich einsam. Hoppla, gewöhne ich mich jetzt schon zu sehr ans Einhandsegeln? Eine windige Nacht im Süden der Insel später, weit weg von den irren Stadtluchtern und den ewig wummernden Reggae-Bars,

und ich gehe für zwei Nächte in die billigste Marina bis jetzt. Echte Duschen, große Wäsche, Wasser gebunkert und neue Freunde auf einer großen Yacht gefunden (gegrilltes Lamm!). Auf dem Weg herüber auch meinen dritten Fisch seit England gefangen, einen ‚Yellow Jack‘, angeblich ein giftiger und ungenießbarer Bursche. Ich habe ihn mit Curry so stark gewürzt, um die Toxine zu killen, dass er nach nichts mehr schmeckte, was meine paranoiden Bauchkrämpfe nicht vermied. Ich esse eben alles, was umsonst ist. War am Ende doch genießbar.

4. März 2008 ...und den ganzen Weg zurück: Statia

Position 17:28.75N, 62:59.25W
Hatte eine blasige Abfahrt

und fand einen chinesischen Supermarkt, wo ich Milchpulver kriegte. Jetzt kann ich richtig zivilisiert frühstücken, mit Milchkaffee und Toast, denn ich bekam auch Backpulver! Also: (Trommelwirbel). Ich kam, ich sah, ich knetete, ich buk. Foshy hat nie geglaubt, daß man an Bord Brot backen kann. Ich hab's ihm gezeigt! Nicht alle würden das Produkt Brot nennen, aber nächstes Mal wirds bestimmt echtem Brot ähnlicher. Weiter so zu Erfolg und Ruhm!

4. März 2008 St. Martin

Position 18:04N, 63:05.25W
Von Statia nach St. Martin - ein ganzer Tag für etwa 44 Meilen, und ich bin wieder vor Anker neben der Marina in Marigot auf der französischen Hälfte der Insel. Offenbar

Fort de France Bay,
26. Januar



vom Nordende St. Kitt's, die mich die Ducht aus dem Dinghi kostete. Wenigstens nicht das Dinghi selbst! Jetzt kriege ich beim unbequemen Rudern einen nassen Hintern. Aber dann Statia. Früher der „Goldfelsen“ der Karibik wegen seiner Zollfreiheit, ein reicher Handelsstützpunkt, bis Admiral Rodney von der guten alten Royal Navy es eroberte und die Reichtümer konfiszierte. Heute ist es lieblich, klein und nett, wenn auch etwas rollig vor Anker. Sah einen Stachelrochen sobald ich ins Wasser sprang, um den Anker zu sichern. Hielt mich lieber fern. An Land folgte ich einem Felsenpfad in den Ort

nehmen die auf der niederländischen Hälfte irre Liegegebühren, denn um mich herum liegen bald 300 Yachten. Liege mit dem kleinen Boot geschützt unter Land und fahre einen Tag lang mit dem Bus rüber nach Simpson Bay und weiter zum Flugplatz, wo ich meine Crew für die nächsten Tage erwarte. Da sitze ich also am Flughafen und warte auf meinen Papa, der meine liebe Crew Foshy (schnüff) ersetzen soll, die ja in Antigua abgemustert hat.

4. April 2008 Toby

Position 18:03.65N, 63:05.6W
Wer ist Toby? Toby ist der Time Out Boat Yard, wo Ariel drei



Wochen gelegen hat, während ich daheim auf Familienurlaub war. Toby ist ein niedlicher kleiner Platz von Franzosen, wo überall Schrott herumliegt, aber sicher und billig. Ich habe mir die Füße beim Skilaufen verletzt, und so hopple ich unbeholfen herum und tue mir selber leid, vor allem, weil alle Crewangebote von hier ab geplatzt sind und ich wohl alleine weitersegeln muss. Vielleicht kann ich mich hier lange genug herumdrücken und meine Füße kurieren, bis irgendwelche Bekannten von der ARC vorbeikommen. Jetzt mache ich auch neue Pläne: Statt von hier weiterzusegeln bis New York denke ich jetzt, ich werde von den Bahamas nach Bermuda rüberhopsen und von dort über die Azoren heimsegeln. Falls ein gewisser Herr BBC das liest und mir sagt, dass ich ein Vorstellungsgespräch im Juni habe, dann fahre ich dafür glatt nach Hause.

25. April 2008 Außerhalb Marigot, French St. Martin

Position: 18.03:54N, 63.05:45W
Nach drei Wochen in einer stinkigen Lagune und Warten auf Ersatzteile bin ich wieder unterwegs. Wohin? San Salvador, die Insel in den Bahamas, ist mein nächstes Ziel. Hier ist das echte Abenteuer auf meiner Atlantik-Rundreise: Einhand, non-stop für 800 Meilen. Rechne nicht mit viel Schlaf, da ich vorhabe, alle 20 Minuten Ausguck zu halten, aber wir werden sehen, wie die guten Vorsätze halten. Ein paar Tage segelte ich in netter Gesellschaft von Bekannten: Little Blue and Phillipides III die auch im Dezember auf der ARC waren. Rechne mit Ankunft auf den Bahamas in sechs bis neun Tagen.

27. April 2008 Nur noch 530 Meilen vor uns...

Position 19.54N, 66.00W
Komme gut voran, nördlich der Virgin Islands, und bin so entspannt, hin und wieder ein

Nickerchen zu machen, nachdem ich von den anderen weiß, dass meine neuen Radarreflektoren super sichtbar sind. Eine schreckliche Nacht gabs, seekrank, kein Mondlicht und der Horizont voller Blitze. Zum Glück kam mir das Wetter nie zu nah, aber es machte mich schon mächtig nervös. Heute gehts mir viel besser. Mache sechs Knoten über Grund, rechne also mit einer flotten Passage, wenn das Wetter bleibt, wie es ist (Ostwind um

wie er gelaunt ist, das heißt also noch etwas weniger als drei Tage. Lese Bücher, wasche und putze, das Übliche. Freue mich auf Menschen um mich herum, nächste Woche.

3. Mai 2008 Land Ahoi!

Position: 24:03.5N, 74:32.2W
Dank Neptun wieder auf festem Boden! Nach zwei Tagen mit Starkwind aus nördlichen Richtungen, in denen Ariel nur so dahinflog. Unter dreifach gerefftem Groß (das heißt

4. Mai 2008 Was ein Whopper!

Position: 23:57.8N, 74:59.1W
Heute habe ich den größten Fisch der Welt gefangen. Eine 8 oder 9 Kilo Dorade. Musste richtig mit ihr kämpfen, mit Gummihandschuhen an! Hab sie aber wieder schwimmen lassen, hätte sie nie essen können vor dem Verfallsdatum.

6. Mai 2008 Georgetown

Position: 23:51.2N, 75:07.3W
War insgesamt etwas sauer auf



Wallilabou Bay 16. Januar

3). Habe einen fetten Tunfisch gefangen, aber ihn wieder reingeworfen. Hatte einfach keine Lust auf Kochen bei dem Gerolle. Liebe meine Ingwernüsse, ein richtiges Abendessen!

30. April 2008 Regen!

Position: 21.55N, 69.41W
In der Karibik regnet es und regnet und regnet. Habe eine kleine Wetterfront durchquert mit massenhaft Regen und Winddrehern. Klatschnass vom Segelwechseln habe ich mich eingeseift für eine Dusche, und genau da hörte der Regen auf und ließ mich stehen, seifig und nackt, 100 Meilen von irgendwo. Herr GPS meint, noch 60 oder 70 oder 80 Stunden bis Salvador, je nachdem,

Sturm) ist sie aber auch eine Menge herumgesprungen in einer konfusem See. Muss ich sagen, dass ich ein paar neue Lecks entdeckt habe? Dann heute morgen, gerade zum Sonnenaufgang angekommen, bin ich sofort an Land gesprungen, um mich mal wieder ruhig hinzusetzen. Es fühlt sich gut an, einmal dieses Macho-Einhandsegelding probiert zu haben, aber zu zweit ist doch klar besser - man kriegt etwas Schlaf! Morgen gehts nach Conception Island, einem verlassenen Vogelschutzgebiet mit vier Meilen Korallenriff, dann nach Georgetown, dem Fahrtenseglerzentrum, wo ich meine Mama treffe!

das Lagunenrumsitzen und das Herumgeworfenwerden allein auf hoher See. Sehr undankbar von mir. Hoffe, Ihr freut Euch zu hören, dass heute alles viel besser aussieht. Habe erstmal 14 Stunden geschlafen. Dann leichtes Vorwindsegeln. Bin wie nix angekommen auf dieser wunderbaren kleinen Insel namens Conception. Nur drei Boote vor Anker in der sandigen Bucht, keine Häuser, nur Kakteen und jede Menge Korallensand. Und dann ging ich Schnorcheln, um den Anker zu prüfen, da war er, ein anderthalb Meter-Hai kaum drei Meter von mir entfernt. Dachte, dass Angstkontinenz vielleicht ein natürliches biologisches Abwehrmittel wäre,



als er noch näher kam. Bis auf weniger als zwei Meter. Habe lange nachgedacht, ob das übertrieben ist, ist es aber nicht. Dann verlor er das Interesse an mir. George, der Große Barracuda, den ich knapp 60 Sekunden später traf, war kein Vergleich mit nur 1,20 Meter. Er trollte sich unter meinem Adlerblick. Und dann kam da plötzlich dieser komische Neanderthal-Hummer ohne Zangen. Dachte, der wäre perfekt fürs Abendessen, aber ich ließ ihn gehen. Bin halt ein echter Softie. War auch etwas abgelenkt durch die Schulterblicke nach meinem Hai. Bestes Schnorcheln meines Lebens? (Höre mich an wie eine Heinen Reklame.)

Position: 23:30.3N, 75:46W
Bin in Georgetown nach 45 Meilen Motorsegeln von Conception Island angekommen. Liege jetzt vor Anker in 'Kidd Cove', gleich neben der Stadt. Hier kostet Süßwasser nichts! Bunkere also voll für Mums Ankunft morgen und ihre Duschbedürfnisse. Wir wollen zusammen eine Woche Inselhüpfen, und dann kommt der nächste Hochseeschlag, so etwa 850 Meilen oder 8 Tage nach Bermuda.

8. Mai 2008 Georgetown

Position: 23:51.2N, 75:07.3W
Henry und seine Mum, also

ich, genießen Muscheln und ein Bier in einer überfüllten, wackeligen Bar im verschlafenen George Town. Die „alte Fledermaus“ („Myf“, kurz für Myfanwy Adams, Anm. d. Übers.) musterte gestern abend auf der auffällig geschrubbten Ariel an, und seitdem ist der „böse Skipper“ artig. (Irgendwelches Rumscheuchen der arglosen Crew, und ich werde ihm die Ohren langziehen.) Der Skipper sieht wettergegerbt und salzbucklig aus, mit der Imitation eines Bartes. Kein Unterschied zu all den anderen bärtigen Gestalten, die in salzfleckigen Shorts mit Laptop unterm Arm herumgeistern auf der Suche nach einem freien Internet-Zugang. Gut geschlafen und die hygienischen Einrichtungen von Ariel (Pütz) bisher unfallfrei getestet, bin ich bereit für ein paar Tage Strolchen durch maritime Wildnis und türkise Flachs, kleine Atolle, Riffs und Buchten, bevor wir unsere Lenden gürten für den Sprung nach Bermuda.

12. Mai 2008 Georgetown

Position: 23:51.2N, 75:07.3W
Alles perfekt! Naja, fast alles. Absoluter Backofen! Skipper kühlt sich, aber die menopausale Crew ist an Schwitzen gewöhnt. Gestern mussten wir motoren, aber heute war schön



nes Segeln, draußen im Sund, wo etwas frischerer Wind weht. Ich grüße alle Yachties wie alte Bekannte, obwohl ich die meisten zum ersten Mal sehe. Sie sehen alle gleich aus (Skipper eingeschlossen, nur etwa 40 Jahre jünger als der Rest) - eine ozeanische Art alter Sonderlinge. Konversation ist manchmal etwas schwierig, weil unser Skipper nuschelt und die Sonderlinge großenteils etwas schwerhörig sind. Ernährung: Nun ja, etwas rudimentär auf Ariel, und doch ist der Skipper stolz auf seine Kulinarik. Ich wundere mich selber, was wir hier so zusammenbrutzeln ohne nennenswerte Ausrüstung. An Land haben wir es bisher nur zu Schneckenmuscheln und Zackenbarsch Fischstäb-

chen gebracht, die gibts nämlich überall (im Prinzip alles gleich - zermatschter Fisch). Aber heute abend haben wir diese paradiesische Beach Bar gefunden, wo es sogenannte Delfinsteaks gab (keine Sorge, nicht wirklich Flipper), und das war himmlisch!

Wir sind bis Norman's Cay hinausgekommen. Die Exuma Cays sind eine Kette kleiner Inselchen und Felsen, meist völlig kahl, mit nur ein paar bewohnten Buchten. Und so ist es eben hier, bei unserer Beach Bar. Wir machen soviel wie möglich aus dem kulinarischen Angebot, bevor es wieder tagelang Pasta mit Dosensoße geben wird.

Höhepunkt: Ankern bei irgendeiner einsamen Insel, an Land schwimmen zur Leguan-Beobachtung. Einer startete sofort in unsere Richtung, da habe ich mich gut freigehalten und den Skipper die Bekanntschaft schließen lassen. Habe auch die verwilderten Schweine auf einer anderen Insel verpasst, obwohl ich sie habe quieken hören. Schwimmen inmitten tausender kleiner bunter Fische in der Thunderball-Grotte: Ich hatte gehört, man müsse erst drei Meter tief tauchen, um in die Grotte zu gelangen. Und ich hatte noch nie mein Gesicht mit einer Tauchermaske richtig ins Wasser gesteckt, ohne Panik-attacken zu bekommen. Als wir aber an die Höhle herangeschwommen waren,





Strand auf Conception Island

war ich euphorisch („Eureka, ich kann schnorcheln“), und darüber, dass wir gar nicht tauchen mussten, um hineinzukommen. Drinnen wurden die von uns zu Stars erhobenen Bewohner so übermütig, dass einer den Skipper in den Rücken zwickte. Aber der magischste Ort von allen war ein Korallenausläufer hier, an dem wir stundenlang schnorchelten. Es war so voller Fisch da wie in einem komprimierten Naturfilm. Ein großer Rochen schwamm unter dem Boot, und große, feiste rote Seesterne überall, und dann letzte Nacht, dieser Nonnenhai, der dauernd unterm Boot lungerte. Das Wasser war so klar und durchsichtig und türkis wie in einem Schwimmbad, aber wir



konnten uns doch nicht entschließen, reinzuspringen, obwohl Nonnenhaie ja harmlos sein sollen. Und heute, draußen im Sund, beobachteten wir über eine Minute lang einen Atlantischen Segelfisch, der mit seinen gut drei Metern Länge aus dem Wasser schoss und einen anderen, vielleicht sechzig Zentimeter langen, Schlanksilbernen verfolgte. War das aufregend! Und dann per Gummientchen (Dinghi) zurück zu unserem schwimmenden Palast!

Position: 24:42.5N, 76:49.3W
Morgen geht's los nach Bermuda! Das Wetter scheint brauchbar: Erst zwei Tage kreuzen, dann soll es raumen und uns rüberblasen. Keine Sturmwarnungen, gut gebunkert, Batterien geladen, bleibt nur noch, das Vorluk mit Dichtmasse zu schalken und ein paar hartnäckige Leckagen gleich mit zuzukleistern.

14. Mai 2008 Mittagszeit

Position: 24:45.2N, 75:39.2W
Kämpfen uns gegen einen Nördlichen von der Bahama Küste frei, dann weiter kreuzen, die ganze Nacht, um die Lücke zwischen Eleuthera und Klein San Salvador zu erwischen. Alles seefest und wir voll bis obenhin mit Stugeron - also nicht seekrank!

15. Mai 2008 Mittagszeit

Position: 25:02.3N, 74:23.3W
Weiter hart am Wind - wird eine raue Überfahrt. (Ich hasse, hasse kreuzen) aber endlich dreht der Wind ein bisschen nach Ost, sodass wir fast Bermuda anliegen können, „nur“ 673 nm entfernt.

16. Mai 2008 Mittagszeit

Position: 27:43.2N, 71:24.2W
Nettes kleines Mittagessen aus Obstkuchen und einer Orange. Die Angelleine ist achteraus, aber wir fangen nur Seegras. Und endlich: Hier ist der Wind, den wir wollten - SW4 - der uns hübsch schnell nach Bermuda blasen sollte - vielleicht nur vier Tage?

17. Mai 2008 Wir kommen näher

Position: 28:20.2N, 69:30.2W
„Super Segelbedingungen“ ruft der Skipper und grinst von einem Ohr zum anderen. „Ja, ja“ denkt sich die Crew, während wir schlingernd von einer Welle heruntersurfen. Mit den Füßen stoppe ich die Waschschißel, die gerade ihren Inhalt ins Cockpit schwappt, eine Hand hält die Spülbürste, während die andere krampfhaft nach irgendeinem Halt sucht, alle Muskeln fortwährend angespannt sind (besonders alle Schließmuskeln). Das ist fortgeschrittenes Pilates...

15. Mai 2008 Mittagszeit

Tja, heute alles anders. Wir pudeln hier so rum, auf spiegelglatter See mit einer sanften, langen Dünung und nur einem Seufzer Wind. Sehr angenehm. Heute morgen sogar Haare gewaschen und solar-geduscht, wenn auch sitzend im Cockpit, darum jetzt wieder zu allem bereit. Es fällt schwer zu entscheiden, was besser ist: bequem voranzutrödeln und zu hoffen, die Bermudas bis zur Pensionierung zu erreichen, oder doch lieber daherzurasen wie ein kreischender Brummkreis, nass, voller Angst und Muskelschmerzen von der Anspannung, aber nur wenige Stunden bis zur Ankunft. Ein nettes Mittelding würde mir gefallen... Insgesamt hatten wir bis jetzt Glück mit dem Wetter. Jetzt hoffen wir freilich auf etwas mehr Wind, um uns gerade soviel voranzubringen, dass wir Mittwoch in Bermuda sind. Mir wird's jetzt wirklich zu lang. Wenigstens ist keiner von uns seekrank. Glaube, das liegt an der Menge des guten alten Stugeron in unserem Blut - weiter so, alter Freund! Mein anderer Freund heißt „Pütz“. Eine Hassliebe, wenngleich ich nicht annehme, dass ihm das was ausmacht, egal wie vertraut wir miteinander sind. Der Skipper versteht nicht, wieso ich immer in Gesellschaft von „Pütz“ sein muss. Hoffe, zu erleben, wenn sein Muskeltonus im Alter schlapper wird, um ihn dann auszulachen! Aber um gerecht zu sein, er hat heute dank der Flaute ein kleines Kombüsenwunder vollbracht, knuspriges Eierbrot mit Schinken, Käse und Tomaten zu Mittag. Was ein Fest, gemessen an der üblichen Verpflegung. Er ist jetzt ein Teil seines Bootes, Osmose nehme ich an, nach all der langen Zeit auf dem Hintern im Cockpit. Henry formt sich seinem Boot an. Letzte Nacht auf Wache habe ich meinen ersten Fliegenden Fisch an den Kopf gekriegt. Autsch!



19. Mai 2008 Endlich Wind!

Position: 30:08.4N, 68:05.8W
Durchschnittsgeschwindigkeit
jetzt über sechs Knoten. Hoffen
Mittwoch Morgen da zu sein!

23. Mai 2008 Bermuda!

Position: 32:17.5N, 64:47W

Freuden des Landlebens!
Jetzt, wo das Land endlich
aufgehört hat, zu schwanken.
Sehr früh gestern morgen sind
wir hereingeschlüpft, nach
einer ungemütlichen Nacht
mit unsteten Winden, Gewit-
terwolken, Blitzen und gele-

gentlichen Sintfluten. Da ich
mein Morgen-tête-à-tête (oder
Po-à-Rand) mit „Pütz“ so lan-
ge aufgeschoben hatte, gab
es am Ende keine Alternative
mehr zu öffentlicher Nacktheit
im Cockpit. Es fühlt sich schon
recht verletzlich an, wenn man
mitten auf dem großen Ozean
in einem schaukelnden Cock-
pit nackig auf einem kippe-
ligen Eimerchen sitzt, bei strö-
mendem Regen und mit Blitzen
rundherum. Armer Henry - wie
erleichtert er sein muss, seine
Ariel wieder für sich allein zu
haben. Keinem Skipper mit
Selbstachtung sollten nackte
Körperenden seiner Mutter im
Boot zugemutet werden. Wir
sind im Himmel angekommen!
Mark Twain, der oft im Winter
per Boot hierherkam, sagte, er
würde jederzeit durch die Höl-
le reisen, um in diesem Himmel
zu landen. Wir feierten uns mit

Kaffee und Brötchen
an Land, da es Früh-
stückszeit war und
einem kleinen Dram-
buie auf Ariel. Dann
sollte es beschwingt
weitergehen, durch
den Binnenwasser-
weg in den Sund hin-
ter den Riffs hinein
und rüber bis nach
Hamilton, zum Roy-
al Bermudan Yacht
Club. OK, es war
windig, aber es war
ja nicht weit, und
wer braucht schon
für eine so kurze
Passage Ölzeug?
GROSSER FEH-
LER! Wir brauchten
mehrere Stunden, um
den Sund zu kreuzen,
immer gegen 6 bis 7
Bft, in Böen bestimmt
8. Schlimmer als al-
les, was uns bislang
auf dem offenen At-
lantik begegnet war,
und so waren wir
klatschnass, müde
und durchgefroren.
Aber es war die Mü-
hen wert! Ein wun-
derschöner Club,
die netten Leute

hier, ich habe ein Zimmer mit
einem Bett, das nicht schwankt
und, Freude über Freude, eine
eigene Toilette. Natürlich bin
ich nur hierher ausgewichen,
um Henry etwas mehr Platz
auf Ariel zu lassen. Die letz-
ten Tage auf See waren etwas
ereignislos gewesen, wie Tage
auf See meist so sind. Dennoch
hatten wir ein paar „Begeg-
nungen“: Eine ungemütlich
nahe mit einem Container-
schiff, das ein paar hundert
Meter an uns vorbeistob, nach-
dem wir ein rasches Ausweich-
manöver gefahren waren. Bei
der anderen werden wir nie
wissen, wie nahe sie war. Ich
saß im Cockpit und genoss die
Sonne und die ruhige See mit
der Nase in einem spannenden
Buch, als der Skipper plötzlich
von unten kam und wortlos auf
eine große Gestalt hinter uns
wies, die gerade im schwülen
Dunst verschwand. Das sah
für uns wie eine Ölplattform
aus, und wir waren ganz dicht
vorbeigesegelt, ohne dass ich
etwas bemerkte. Ich kann mir
die Ölarbeiter vorstellen, die
an ihrer Reling hingen und
ungläubig auf das kleine Boot
mit der alten Schachtel mit
Strohhut an der Pinne mitten
im Atlantik starren. Das war
echtes Abenteuer! Ich bin froh,
das alles erlebt zu haben, aber
auch froh, nicht weitermachen
zu müssen. Hut ab für die Erst-
crew Tim Fosh und meinen
bald hier für die Fahrt auf die
Azoren erwarteten Nachfolger
Jez. Beide genießen (?) länge-
re Etappen als ich. Und ich bin
voller Bewunderung für mei-
nen Skipper trotz anders wir-
kender Demonstrationen mit
„Pütz“. H&M

**Die letzte Folge im näch-
sten Heft: Wieder ein Crew-
Wechsel: Henry und Jez
(Jeremy Hill) segeln von
Bermuda aus nordwärts
in Richtung Europa. Erstes
Ziel: Horta auf der Azo-
reninsel Faial (von Bermu-
da ca. 1800 sm), und wei-
ter von dort nach dem 17.
Juli.**

Die Folkebootsegel Erfolgreich mit den eingebauten Vorteilen

% Bitte fragen Sie nach unseren speziellen Herbstkonditionen!

- 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
- 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



Und wieder grüßt die Trudelmaus Rekordbeteiligung bei der beliebten Regatta in Laboe

Beim diesjährigen Trudelmaus-Pokal am zweiten Wochenende im Juni wurde mit 52 Folkebooten eine Teilnehmerzahl erreicht, die in den letzten Jahren nicht bei einer Deutschen Meisterschaft oder bei einer Kieler Woche erreicht wurde. Der gelungene Mix aus Sport und Geselligkeit lockte Folkebootsegler aus ganz Deutschland und aus Dänemark nach Laboe. Bei sehr wechselhaften und anspruchsvollen Segelbedingungen kamen alle mit fünf Wettfahrten auf der Regattabahn vor Heidkate und einem tollen Rahmenprogramm an Land voll auf ihre Kosten. Eine Herausforderung waren die Windverhältnisse am ersten Tag. In den drei Wettfahrten wurden die Teilnehmer auf dem Up-and-Down-Kurs mit Schauerböen bis Windstärke sieben, 90 Grad Winddrehern - von Südwest bis Nordwest - und zwischenzeitlicher Flaute konfrontiert. Kein einfaches Unterfangen für Wettfahrtsleiter Rolf Brinkmann. Konstanter waren die Bedingungen am zweiten Tag, so dass die noch geplanten beiden Wettfahrten problemlos und schnell zur Durchführung kamen. Für das Endergebnis wurde von den fünf Wettfahrten die schlechteste Wettfahrt gestrichen.

Den Trudelmaus-Pokal - ein Folkeboot-Halbmodell - gewann Walther Furthmann - FG 466 - vom Strander Yacht-Club. Platz zwei

belegte Martin Rehbehn - FG 804 - vom Schilkseer Yacht-Club und auf Platz drei kam Dr. Jürgen Breitenbach - FG 417 - vom Segel-Verein Schwentine. Nach dem ersten Tag noch führend belegte Sönke Durst - FG 564 - vom Laboer Regatta Verein Platz 4.

Siegfried Latki, Pressewart LRV



Ranglisten-Regatta der Folkeboote: Trudelmaus Pokal 2008



Wir danken unseren Sponsoren: Laboer Regatta Verein



Dicht beieinander liegen die Boote noch nach der Startkreuz auf dem ersten Vorwindkurs.



v.l.: Die drittplatzierte Crew mit Sven Stange, Stefan Stange und Dr. Jürgen Breitenbach, Siegercrew mit Walther Furthmann, Hans Christian Mrowka und Richard Mühe, zweitplatzierte Crew mit Martin und Rainer Rehbehn (es fehlt: Stefan Kringel)



Ran ans Fass, Halse und tschüss... Dr. Pepper aus Flensburg



Nielsen (658), und Breitenbach (417), dahinter das Schiff vom Schilk-seer Yachtclub mit Martin Rehbehn



Den Sonderpreis für die älteste Crew mit insgesamt 211 Jahren erhielten Georg-Wilhelm Keil, Uwe Paul und Otto Ciliac von der Wassersportgemeinschaft Nord-Ost-Kanal aus Kiel - FG 892.

Der Karl-Rehder-Gedächtnispreis für das bestplatzierteste, nicht zur Kieler Flotte gehörende, Folkeboot ging an die dänische Crew DEN 926: Per Buch, Torben Petersen und Morten Mengel vom Sejlklub Kerteminde.

W
F
O
L
K
E

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**

Als Tourist zur Trudelmaus

Auch ohne Boot voll dabeigewesen: Horst Klein aus Essen

Laboe ist ja immer eine Reise wert, und wenn zur „Hallo...hier ist Uwe – Trudelmaus“ von 56 Meldungen 4 Boote samt Fanggruppe aus Essen dabei sind, darf man ja als Flottenobmann nicht fehlen. Also 2 Tage Urlaub opfern und ab in den Norden. Bereits am Ortseingang von Laboe die Info, dass hier jetzt am Wochenende alles fest im Griff der Folkebootsegler ist. Da spät dran, fahren wir direkt durch zum Hotel. Wie sich später zeigen wird ein Fehler, denn Uwe behält auch bei 150 Folkeseglern den Überblick und vermisst uns beim „Sozialen“ am Freitagabend.



in Laboe kennt jeder seine Telefonnummer !

Aber trotz Mecker von Uwe wird es ein gemütlicher Abend in den „Seeterassen“, quasi das Vereinslokal der Essener Flotte. Chef „Ernie“, selbst viele Jahre Folkebootsegler, muss man nicht erklären, was Folkesegler glücklich macht! (Nur ein Beispiel ist „Aal satt“) Am nächsten Morgen genießen wir die Vorteile als „Touri“: Ausschlafen!

Haben die Aktiven gestern noch über zu erwartende Windstärken gesprochen, ist jetzt die Frage „mit oder ohne Schirm?“ für uns zu klären.



Schöner geht's nicht!

Wir laufen bis Stein, näher kommt man nicht ran, leider. Auch mit dem Fernglas sind keine Nummern oder gar Boote zu erkennen. Für Zuschauer ist diese Bootsklasse völlig ungeeignet! Was wir sehen: Viele Winddreher und ständig wechselnde Windstärken von 0 bis 6 und immer wieder Schauer (Schirm ist doch gut). Als Segler weiß man, da kommen gleich auch Unzufriedene zurück.

Kaum ist der letzte Lauf durch, klingelt das Telefon. „Hallo... hier ist Uwe“ fordert uns auf, zügig das Einlaufbier vorzubereiten. Die Frage „kriegt Ihr das hin?“ hätte er sich sparen können, denn Ernie als Profi hat natürlich mit dem Aufbau der Zapfanlage



kein Problem. Es waren dann locker 85 Liter „Einlaufbier“, die mühsam gezapft, aber schnell getrunken wurden. Der ein oder andere echte Tourist wollte da auch noch „abgreifen“, aber als Profi erkennt man die ja an der Kleidung. Es ist immer wieder erstaunlich, wie viele Freunde man hat, mit 3 Bechern Bier in der Hand.

Natürlich wurde jetzt die Regatta noch x-mal durchgesegelt = besprochen. Irgendwann hast Du dann auch als Tourist ganz viel Detailwissen und bist dir sicher: Ich war dabei!!

Aus Essener Sicht endete der erste Segeltag mit zwei „glücklich dabei“ – Mannschaften, mit einer „unter die ersten 10“ – Mannschaft und mit einer „Ruderblatt kaputt“-Mannschaft.



FG 825 - Dr. Hans Gebhard Friese, Volker Stern und Carsten Aeffke vom Kieler Yacht Club gewinnen eine Folkeboot-Fock und damit den Hauptpreis der Tombola

Der Übergang von „Segeln“ zu „Einlaufbier“ zum „Sozialen“ ist ja in der Folkeszene „fließend“. Was man als Segler nicht immer sieht, sind aber auch die fleißigen Helfer im Hintergrund, die die „fließenden“ Übergänge erst möglich machen. Kompliment an den LRV: Das war eine tolle Organisation und ein gelungener Samstagabend!

Letzter Höhepunkt vor dem „freien Trinken“ war dann noch eine Tombola mit über 40 Preisen, von der Folke-Flagge und -Westen über Aku-Schrauber, Trinkflaschen, Taschen in allen Größen (es



gab auch Schirme) und und und bis zur Haasefock mit eingebauter Vorfahrt.

Tolle Preise für kleinen Einsatz, ganz anders als beim Segeln.

Sonntag früh: Nur Segler haben das Problem, dass Sie früh los müssen! Vom Frühstückstisch kann ich die auslaufenden Folkeboote beobachten. Ganz ohne Job bin ich aber auch nicht, denn die Essener Fangruppe will betreut werden. Ziel ist der Strand hinter Wendtorf, da ist man ganz dicht dran an der Bahn.

Betreuen bedeutet: Laufen? Nein! „Du fährst uns doch, oder?“ Also schnell das Auto holen. Steht seit gestern noch am Hafen (fährt nicht mit Alkohol). Am Strand ein deutlicher Hinweis, dass es links zum FKK geht. Man zwingt mich und unseren Reserveschotten Achim aber geradeaus. Regatta halt! Das Luvfass ist dicht bei und mit Fernglas sind heute auch die Segelnummern zu erkennen.

Tolles Wetter, gleichmäßiger Wind, da kommen die Jungs sicher zufrieden zurück. Mit wenigen Ausnahmen findet man jede Mannschaft da, wo sie hingehört. Trotzdem ist das Feld weit auseinander gezogen, das kenne ich auch „enger“.

Zuschauen macht durstig und die Fangemeinde zieht es an die Tränke ... auf den Campingplatz!!!

Ob die (da draußen) wissen, wie anstrengend Fanbetreuung ist? Zurück am Hafen brauche ich erstmal 2 Fischbrötchen zur Stärkung. Den ersten Segler, der mir über den Weg, läuft erkenne ich an der Frage: „Gibt's heute kein Einlaufbier?“

Aber sonst finde ich eigentlich nur zufriedene Gesichter. Einige haben ihr Boot nach Schilksee gebracht und werden zur Kieler Woche wieder antreten, andere kranken ihre Boote Dank guter Organisation völlig stressfrei.

Nicht nur am Kran hat man das Gefühl „es läuft“. Es war insgesamt eine Regatta, die sich zum Highlight an der Ostsee entwickelt und eine geglückte Generalprobe für die geplante DM in Laboe.

OK, Mecker gibt's immer, sonst wären es ja keine Folke-segler. Bier zu warm, Regen zu kalt, Pausen zu lang, Wettfahrten zu kurz, Flaute zu flau. Ob an Land oder auf See, jede Regatta konfrontiert dich mit neuen Tücken und Problemen. (Das fängt ja mit dem Wetter an!) Kritisch, und aus meiner Sicht zu Recht von Ulf Kipke reklamiert, wird es, wenn gewisse „Sieger“ die Wanderpreise nicht oder nur ungraviert zurückbringen oder

gar zur Preisverteilung erst gar nicht erscheinen und ihre Schotten schicken. Das trübt die ansonsten in dieser Bootsklasse gepflegte sportliche Kameradschaft schon gewaltig!!!

Mir ist dann noch aufgefallen: Am Samstagabend zum „Sozialen“ und auch am Sonntag zur Preisverteilung gab es nur strahlenden Sonnenschein. Das hat sicher nicht nur für Touristen und Fanggruppe, sondern auch für die Aktiven zur guten Stimmung beigetragen. Wie man das hinbekommt, wird dieses „Kreativ-Team“ sicher nicht verraten.

Aber wenn Sie gut zusammenarbeiten, kann man zur DM in Travemünde und zur DM in Laboe eigentlich nur das Beste erwarten: Tolle Wettfahrten, tolles Rahmenprogramm = tolle Veranstaltungen!

Ach ja, Heino, hab ich ganz vergessen, dir zu sagen: Nach „deiner“ DM wird auch dein Handy öfter klingeln. Du weißt schon „Hallo....hier ist Uwe“

Horst Klein, Flotte Essen

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



Der Sessanpokal 2008 in Berlin

Dänen dominieren den Traditionscup

Zum vierten Mal nach 1989, 1993 und 1997 durfte der Segler-Verein Stößensee diesen internationalen Folkeboot-Mannschaftskampf am 19./20. April 2008 im Auftrag der NFIA ausrichten. Wie in den Vorjahren waren die Berliner Folkebootsegler auch diesmal wieder spontan bereit, ihre Boote für diese Veranstaltung zur Verfügung zu stellen.

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank für diese nicht selbstverständliche Geste. Nicht jeder gibt die Pinne seines geliebten Folkebootes freiwillig in fremde Hände!

Bis zum Meldeschluss waren Zusagen von 18 Mannschaften aus Dänemark (4 Mannschaften), Schweden (3 Mannschaften), Finnland (2 Mannschaften) und Deutschland (9 Mannschaften) am Stößensee eingegangen. Insgesamt 36 Boote, ein stolzes Ergebnis!

Um die Wartezeit bis zur Eröffnung und Verlosung der Boote zu verkürzen, hatten die Frauen des SVSt am Nachmittag ein großes, wundervolles Kuchenbuffett (selbstgebacken!) aufgebaut und dazu Kaffee gebräut. Herzlichen Dank! Alle Teilnehmer waren dazu eingeladen. Es wurde reichlich zugegriffen,

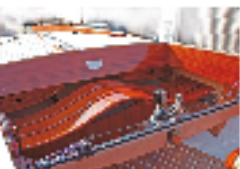


DAS HENZE-FOLKEBOOT:







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

Jetzt Großserienmaterial anfordern:

Bootswerft Henze GmbH
 59519 Möhnesee - Gutenbergweg 39
 Tel. 0 29 24 - 10 92 Fax 0 29 24 - 20 31
www.henzewerft.de info@henzewerft.de



Nach der Eröffnung mit Reden von Erich Danker (Vors. SVSt), Dr. Karl Peter Nielsen (Vors. DFV) und Stefan Roßner (Chairman NFIA) fand dann im Clubhaus die Verlosung der Boote statt. Während noch die Verlosung lief, wurden schon die mitgebrachten Segel auf die gelosten Boote gebracht und teilweise der Mastentrimm verändert. Während sich die meisten Segler und Offiziellen für die kommende Taten am Grill stärkten, haben einige Dänen sogar am späten Abend noch Trimmschläge unternommen. Dieser Eifer sollte sich an den nächsten beiden Tagen auszahlen...

Der angebotene Schlepp am nächsten Morgen wurde von den meisten Teilnehmern nicht in Anspruch genommen, denn bei einem frischen Nordost war das Regattagebiet, der Berliner Wannsee, in relativ kurzer Zeit unter Segel zu erreichen. Außerdem konnte man das fremde Boot noch einmal ausgiebig testen. Wettfahrtsleiter Jens Merda hatte Glück und konnte bereits am Sonnabend drei Wettfahrten zur ersten Folkebootregatta des Jahres 2008 starten.

Wie machen die Dänen das nur? Die Mannschaft aus Kolding zeigte den übrigen Teilnehmern von Anfang an den Weg und lag schon nach dem ersten Regattatag nach drei Wettfahrten mit drei ersten und zwei zweiten Plätzen uneinholbar vorn, und das mit Booten, die in Berlin bisher kaum als superschnell bekannt waren! Es zeigte sich wieder einmal, dass es gar nicht so sehr auf das Boot, als auf die Mannschaft ankommt. (Der „Bremser“ sitzt immer an der Pinne!)

Nachmittags im SVSt wurden die Segler gleich am Anlegesteg mit Freibier, gestiftet von der Folkebootflotte Berlin, in Empfang genommen. Beim großen Sessan-Pokal-Buffer am Abend konnte man den Tag noch einmal wundervoll Revue passieren lassen, viele neue Freundschaften wurden geschlossen.

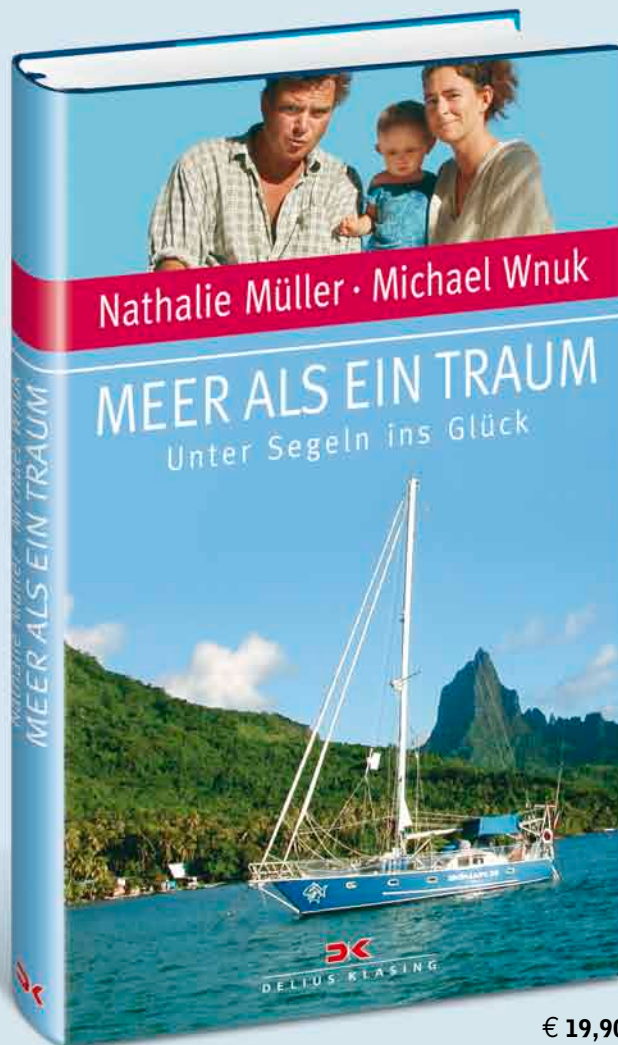
Am Sonntag ging es für die meisten Segler noch einmal um Resultatsverbesserung. Nur die führenden Dänen konnten es ruhig angehen lassen, das schlechteste Ergebnis konnte ja gestrichen werden. Trotz des drehenden und leichten Windes gelang es der Wettfahrtsleitung, einen segelbaren Kurs auszu legen und eine kurze Wettfahrt zu ermöglichen, welche Walter Muhs für die Mannschaft Schleswig gewinnen konnte. Für die Rückfahrt zum Söbensee wurden die angebotenen Schlepps gern in Anspruch genommen.

Nach dem Aufklaren und Rückgabe der Boote gab es zur Überbrückung der Wartezeit bis zur Preisverteilung und zur Stärkung für die Heimreise eine leckere Suppe und noch einmal Freibier.

Mit einem Riesen-Punktevorsprung gewann die Mannschaft aus Kolding mit Christian Thomsen, Henrik Holk und Bootseigner Aleksander Alexander sowie Per Jörgensen, Lars Jörgensen und Bootseigner Werner Laß die Sessan-Pokal-Regatten 2008 vor der Mannschaft Red and White aus Dänemark und dem Team Schweden 1. Mannschaft Berlin landete als bestes deutsches Team auf Platz 4. (Alle Ergebnisse unter www.svst.de und www.folkeboot.de)

Nach Meinung aller Teilnehmer war der Sessan-Pokal '08 wieder eine gelungene Veranstaltung sowie ein guter Start in die Segelsaison 2008.

KlÖ,
F GER 560



€ 19,90

ISBN 978-3-7688-2459-0

Jetzt im Buch- und Fachhandel

DIE WELT IN 7 JAHREN

Ein junges Paar auf einem Törn der anderen Art.

Abseits der gängigen Routen, in einsamen Paradiesen. Wichtiger als Meilen machen sind ihnen die fremden Menschen und Kulturen. Zwei Kinder werden während des Törns geboren und erleben ihre ersten Jahre auf den Ozeanen. Sie alle haben es nicht eilig, und so wird aus den geplanten drei Jahren mehr: sieben Jahre um die ganze Welt.

Die Autoren auf Lesereise!
Infos unter www.deli-us-klasing.de

NATHALIE MÜLLER / MICHAEL WNÜK

Seit 1996 bilden die Ärztin (geb. 1972) und der Ex-Werber (geb. 1963) ein Team. Nach den ersten Segelkursen entwickelte sich der Traum, aus dem Alltag auszubrechen und auf eigenem Kiel die Welt zu umsegeln – sieben Jahre und zwei an Bord geborene Kinder später kehrten sie zurück nach Deutschland.

www.deli-us-klasing.de

InfoLine: 0521 / 55 99 11

DK
DELIUS KLASING



Das Bestentraining 2008

Psychologie, Theorie und Praxis des Siegens

Text und Bilder: Klaus Kahl

Das Bestentraining 2008 fand dieses Jahr ein Wochenende vor den Eck-Days statt. So bot es sich an, das Training dieses Jahr auch in Eckernförde durchzuführen.

Der SCE zeigte sich sehr kooperativ und bei Flottenobmann Norbert Lins sowie Hinnerk Blenckner fand ich eine super Unterstützung. So hatte ich nicht das Gefühl, alles alleine zu organisieren, sondern gemeinsam. Das tat gut!

Als Trainer konnten wir wie letztes Jahr Dr. Albin Molnar aus München gewinnen. Der gebürtige Ungar war schon Trainer in Ungarn, in Italien, in der Schweiz und auch Bundestrainer in der BRD. Er nahm selbst an mehreren Olympischen Spielen aktiv teil und führte viele Seglerinnen und Segler an die olympischen Spiele sowie Weltmeisterschaften heran. Als Sportmediziner hat er nicht nur physische sondern auch psychologische Aspekte in sein Training mit einfließen lassen. Einziger Wermutstropfen: dem ungarisch-schweizer- und bayrischen Dialekt von Albin war für die meisten norddeutschen Teilnehmer schwer zu folgen. Dennoch ist er ein Sprachenkünstler, der auch noch Ungarisch, Deutsch, Russisch, Englisch und Französisch spricht.

Es ist üblich, die ersten 10 Segler der Rangliste zum Bestentraining einzuladen und zunächst die ersten 20 Segler anzuschreiben, da erfahrungsgemäß nicht alle am Training teilnehmen können oder wollen. So kam es auch, dass der ein und andere Segler absagte und schließlich noch der 20. in der Rangliste (FG 800 gesegelt von Bernd Schädlich) dabei war.

Freitag, der 25. April, war Anreisetag. Drei der Boote lagen bereits im SCE FG 373, gesegelt von Horst Dittich, FG 512, Hinnerk Blenckner, und FG 725, Rainer Willibald. Walther Furthmann und Jürgen Breitenbach kamen auf eigenem Kiel – aus Kiel. Gegen 18:00 Uhr stand der letzte der fünf zu kranenden Boote am Kran. Es war Christoph Nielsen, der den

weiten Weg aus Berlin nicht scheute. Aber schon Rainer Willibald war ja vom Bodensee gekommen! Außerdem dabei: Joachim Bleifuss und Friedrich Mahrt.

Gegen 19:00 Uhr trafen wir uns im Clubhaus des SCE. Albin Molnar stellte sich vor, und es wurden Trainingsmöglichkeiten erörtert. Er stellte heraus, dass es sinnvoll sei, sich auf seine Stärken zu konzentrieren und nicht mit großer Anstrengung die Schwächen zu bekämpfen. Das, was man gut kann, bereitet Freude und ist somit erfolgversprechender. Positiver Effekt: die Schwächen werden dabei oft unbewusst mit trainiert.

Von zwei Seglern, die beide gleich gut trainiert sind, wird stets derjenige bessere Resultate erzielen, der die besseren psychischen Voraussetzungen mitbringt. Ein Segler mit den stärkeren Nerven und der positiveren Einstellung wird also größere Erfolge haben. Wo in der Ergebnisliste befinden sich wohl diejenigen, über deren Lippen die Sätze kommen: „Das weiß ich nicht, das schaffe ich nicht, das kenne ich nicht, geht das klar?“ Und wo stehen wohl die Segler, die sagen: „Das weiß ich, das schaffe ich, das kenne ich, das passt“?

Oft denken wir an unsere Leistungsfähigkeit (Kondition, Technik, Taktik) oder an äußere Umstände (Bootsmaterial, Wind, Wellen, Bahn). Doch die sportlichen Leistungen werden vor allem von der Leistungsbereitschaft des Sportlers, also den psychologischen Aspekten (Motivation, Antrieb, Interesse, Wille, Stimmung, Selbstvertrauen, Konzentration, Mut) bestimmt. Während in anderen Sportarten oft eine sportliche Höchstleistung mit Anfang 20 erreicht wird, fängt dies beim Segeln oft erst Ende 20 an und hält bis ins hohe Alter! Erfahrung bringt Selbstvertrauen.

Es gibt Segler, die, in Führung liegend, von der sog. „Angst vor dem Sieg“ überfallen werden. Wenn dies der Fall ist (und auch in anderen wichtigen



Die Besten sind nun mal immer nah beieinander.



Rainer Willibald rundet nicht zu eng.



Up and down im Trüppchen, wer ist Pfadfinder?



F-G800, da passt keine Briefmarke mehr zwischen...



Situationen), sollte man sich auf ein Detail in der Technik konzentrieren, z.B. das Vorliek der Fock intensiv wieder und wieder anschauen oder auf richtiges Ansteuern der Wellen achten. Auf diese Weise kann der Segler den psychischen Druck reduzieren.

Am Sonnabend gings gegen 9:30 Uhr aufs Wasser. Es wurden Gruppen gebildet, um ein Geschwindigkeitsfahren mit Trimmoptimierung zu üben. Mit einer Lee- und einer Luvtonne also üben an der Kreuz und auch vorm Wind. Zur Mittagszeit kehrten wir in den Hafen ein. Dort erlebten wir eine schöne Gastronomie und hatten zudem die Möglichkeit, uns gegenseitig auszutauschen.

Um 14:00 Uhr ging es in geänderter Gruppenformation wieder aufs Wasser, um das Geschwindigkeitsfahren fortzusetzen. Die anfänglichen Berührungängste wurden mit fortschreitender Übung reduziert.

Da nach einiger Zeit eine „Ermüdung“ einsetzte, wurde das Training verändert. Was schon am Vortag besprochen wurde sollte nun in die Tat umgesetzt werden. Wieder ging es mit Lee- und Luvtonne ans Werk. Jetzt fuhr ein Boot als Pfadfinder, mit Wind von Backbord und die anderen starteten zwischen Leetone und dem Heck des Pfadfinders mit Wind von Steuerbord.

Oben an der Luvtonne angekommen, wurde kurz gewartet, bis der Letzte ankam und der Vormwindkurs beginnen konnte. An der Leetonne angekommen, wurde wieder gewartet, bis das letzte Boot ankam, welches als neuer Pfadfinder fungierte. Diese Prozedur mehrmals wiederholt, war schnell ein gemischtes Feld zu sehen, ähnlich wie auf einer Regatta. Doch hier war eben keine Regatta, hier war einfach nur Training.

Die Methode bietet sich überall gut für Trimmveranstaltungen an, da man kein Start- bzw. Zielboot benötigt.

Am Abend wurden einige Videoaufnahmen des Trainings angeschaut. Um Erfolge messbar bzw. auch wiederholbar zu machen, benötigen wir Orientierung. So sind die Messmarken für unsere Segeleinstellung von großer Bedeutung. Auch eine Markierung auf den Schoten sollte nicht fehlen. Notieren von gesegelten Kursen ist auch sinnvoll. Ein Trimmbuch sollte auf jedem Regattaboot geführt werden, um die Trimmeinstellung der Segel sowie des

Riggs zu notieren. Dennoch: Wenn wir das Gefühl haben, dass es „läuft“, sollten wir uns nicht von starren Regeln gängeln lassen. Ein guter Segler spürt, wie sein Boot getrimmt ist, wie es beschleunigt, oder was sein Vorwärtskommen hemmt. Das einzige Mittel, diese Sensibilität zu schulen, heißt Tausende von Meilen auf allen Kursen: Erfahrung.

Albin Molnar erinnerte daran, dass die Luvtonne im Sektor von 60 Grad angesteuert werden sollte um ein „zu weit fahren“ zu vermeiden. Der Wind kann so um ca. 15 Grad nach jeder Seite schwenken, und man kann trotzdem noch korrigieren.

Die Gastronomie des SCE überraschte uns mit einem reichhaltigen Buffet, wo jeder auf seine „Kosten“ kam.

Am kommenden Tag sollten Kurzwettfahrten durchgeführt werden. Diese kommen unserem „Regattageschäft“ sehr nahe, da so das Timing, die Distanz zur Startlinie und das Starten geübt wurde. Christian Blenckner gab auf dem „SCE-Master“ gewohnte Startsignale und jeder wusste was Sache ist. Auch das Runden an Luv- und Leetonne wurde mit ausgelegten Tonnen trainiert. Alles nicht nur für den Steuermann zu üben, sondern auch bei der Mannschaft muss ja jeder Handgriff sitzen.

Anfangs zeigte sich selbst bei den „Profis“ ein Sicherheitsdenken, dass z.B. in der Ansteuerung der Luvtonne zum Ausdruck kam. Diese Tonne wurde meistens zu hoch angesteuert. Auch eine starke Ruderlegung beim runden bremste die Boote stark ab. Ein kräftiges Fieren der Großschot ist hier sehr wichtig! Dadurch geht das Boot besser und schneller um die Tonne. Bei achterlichem Wind wird der Traveller nach Lee gefahren.

Die ganze Zeit war Petrus uns gnädig und wir segelten bei Sonnenschein mit leichten Winden. Am Sonntag wurde das Training nach der 7. Kurzwettfahrt beendet, und wir trafen uns zum Abschlussgespräch in der Gastronomie des SCE. Die meisten Teilnehmer blieben bis zu den Eck-Days im Hafen liegen.

Dem SCE, sowie allen, die an der Durchführung des Bestentrainings mitgewirkt haben, bin ich sehr dankbar!

Klaus Kahl



Knut Nommels HT 25 Volt, aufmerksam am Leefass



Einsatz an Bord bei „Blei“, Joachim Bleifuß



Team Kipcke



Mit Freude und Selbstvertrauen



75 Jahre Regattasegeln im Ruhrland

Jubiläums-Pfingstregatta 2008

Bei strahlendem Sonnenschein wurde der erste Lauf der Pfingstregatta gegen 13.00 Uhr gestartet. Für alle, die diese Regatta nicht kennen, mit ein paar Besonderheiten. Erstens: Der Start erfolgt von der Brücke des YCRE. Zweitens: Nur sehr, sehr mutige Wettfahrtleiter lassen bei Ostwind auf die Tonne 1 mit einer echten Kreuz starten. Man bedenke: 1. Gruppe die Drachen, 2. Gruppe die H-Boote, 3. Gruppe die Yardstick und als letzte die Folkeboote. Hört sich nicht dramatisch an? Ist es aber. Wenn die erste Grup-

Dierk Heppner als Wettfahrtleiter zog es vor, unseren Adrenalinspiegel, dem Wetter angepasst, ein wenig niedriger zu halten. Also ein Start mit achterlichem Wind – hat auch was. Dann wieder eine Besonderheit: Kurs 3 – 5 – K. Das hieß für uns, die erste Tonne war die 3, dann die 5, noch mal die 3 und die 5 an Backbord und dann zurück ins Ziel am YCRE. Ha, wieder erwischt, nächster Trick. Da wir mit achterlichem Wind gestartet waren, passierten wir als erstes unsere eigentliche Luv Tonne und von dort ging es



pe um die Tonne 1 geht, ist die zweite Gruppe gerade in der Vorbereitungszeit. Dann der Start der 2. Gruppe: Boote mit und ohne Spinnaker jagen durch und um eine Startlinie, an der sich die Steuerleute der nächsten Gruppe mühen, einen vernünftigen Start hinzulegen. Volle Konzentration – nanu, wo kommt der denn her? Und so weiter und so weiter ... Ach ja, die Rundfahrtboote hatte ich vergessen, die laut hupend ihr Wegerecht einfordern. Man bedenke, alles auf der Startlinie. Und hinter der Linie die dösenden Segler der nächsten Gruppe, die eigentlich noch nichts mit der Wettfahrt zu tun haben.

zum Lee Tor, um dann die erste Kreuz zu fahren. Da bei uns am See die Regatten immer mit einer Luv Tonne und einer Ablauftonne sowie einem Lee Tor gefahren werden, gehörte zu der 3 auch die Ablauftonne. Für viele ein Novum. Die Drachen waren sich einig: Die Tonne nehmen wir nicht. Die H-Boote waren sich nicht ganz einig und mussten bei Protestverhandlungen aufgeklärt werden. Die Yardstick-Segler sahen das mal so und mal so. Die Folkebootsegler waren auch uneinig, konnten aber auf den letzten Metern vor der Tonne per lautstarker Diskussion überzeugt werden. Peter Cremer und Til Urbach wollten



es immer noch nicht glauben und versuchten in der zweiten Runde, noch mal die Tonne zu vergessen. Darauf folgte von beiden eine tolle Kombination von Wenden mit Ausbaumer in der Fock und geduldigen Motivationen an die Schotten gerichtet. Es waren auch kaum leise Worte zu hören. Trotz allem schaffte es Peter Cremer, die erste Wettfahrt für sich zu entscheiden. Die zweite und die dritte Wettfahrt gewann Rainer Hasselmann.

Nutzte aber nichts: Gesamtsieger wurde Til Urbach mit drei 2. Plätzen.

Versöhnlich und gut gebräunt beendeten wir unsere Pfingstregatta 2008 mit 13 Folkebooten und über 40 Teilnehmern insgesamt.

Bis zum nächsten Jahr an der Ablauftonne.

Euer Jockel Weber
FG 779





Wie der „Alte Fritz“ regattiert...

Ein olympisch gelassener Bericht von der

Eigentlich wollte ich am unteren Ende der Startlinie nicht mehr starten. Wie schon seit langer Zeit, starte ich lieber oben am Startschiff. Dann auch noch eher etwas später, und hoffentlich ist keiner in meiner Nähe. Bloß kein Stress mehr, denn den hatte ich lange genug. Jetzt, mit gut 75, will ich nur noch dabei sein und möglichst keinen Ärger haben. Spaß soll es machen. So lege ich dann immer nach dem Start auf der Ankerkette des Startschiffes auf Steuerbord um, segel erst mal ein Stück und warte, bis die Besatzung mir irgendwann mal sagt, „Fritz, ich glaub du solltest rüber, die fahren alle unter Land.“ Nun gut, wenn die es wollen, gehen wir mal auf Backbord. Eine Zeit geht es gut, bis die auf der Linie versackten auch auf Steuerbord hochkommen und hinter meinem Heck vorbeiziehen. „Zähl die mal, das sind die, die wir nachher mit Wegerecht vor uns haben.“ In der

Kieler Woche waren es immer so zwischen 8 und 10 Booten, und da die auch nicht so gut waren, hatte ich keine Probleme, immer noch einigermaßen auf den Tonnenstrich zu kommen.

Erste Wettfahrt der 40. Platz, genau da wo ich hingehöre. Kein Ärger mit den Vorderen und auch noch nicht als Letzter belächelt. So geht es weiter immer so um den Mitte 30. Schön, diese Kieler Woche!

Am letzten Tag gab es schon beim Auslaufen Sekt. War ja mein 76. Geburtstag. Oft war es mir schon gelungen, an diesem Tag Tagessiege zu segeln, und die Besatzung, Svenja, meine 19-jährige Enkeltochter, die schon seit ihrem 12. Lebensjahr bei mir mitsegelt, und Sebastian, ein langjähriger Freund und Arzt, der mich auch schon seit 20 Jahren immer wieder mal in Vollnarkose versetzt, meinten

nur, „kannst du es nicht noch einmal versuchen?“

Na gut, diesmal nicht so lange Steuerbord und früher rüber nach Backbord unter Land, doch da waren sie alle, furchtbar, da kamen die Dänen hoch und na-

Die Boote bremsen sich aus und 5 Sekunden vorher tut sich ein Loch an der Leetonne auf, wir legen um und kommen durch. Über uns das ganze Feld und wie gerne würde ich wenden, aber Ditte aus Kerteminde ist über

Herzlich Willkommen zu spannenden Wettfahrten auf einem der weltbesten Reviere heißt Euch die Kieler Folkebootflotte

Crewbörse:
Wer sucht Crewmitglieder? Wer möchte mitsegeln?
Unterstützung in dieser und weiteren Fragen finden auswärtige Seglerinnen und Segler bei der Flotte Kiel der Deutschen Folkebootvereinigung.

Ansprechpartner:
Walter Furtmann
w166@msn.de
Tel. 0431-39 62 34
Mobil 0171-775 52 56

Dirk Rohrbach
dirk.rohrbach@marprint.de
Tel. 0431-600 98 90
Mobil 0171-174 68 53

www.flotte-kiel.de
www.folkeboot.de
www.kielerwoche.de

Kieler Woche 2008
im Nordischen Folkeboot
21. - 24. Juni 2008

Auf hohem sportlichen Niveau mit Freunden Regatten segeln!

türlich unsere guten Deutschen. Auf der Anlegelinie so gut wie kein Platz, und warst du auf der Linie, legten sich immer noch welche drüber. Also ging das Höhengknüppel los. Wir standen fast und bekamen gerade noch so die Tonne. Schweiß lief den Körper runter, die Brille war beschlagen, konnte wenig sehen. Nun klar zum Ausbaumen, aber wohin?

Überall Boote, erst mal auf Steuerbord nach innen. Auf welchem Platz sind wir eigentlich? Svenja meint, es müsste so in der Mitte sein. Wir segeln einfach so weiter, egal wo wir landen. Im Ziel war es der 26.

Ein unheimliches Lob von der Besatzung. Leider war der Sekt schon alle. Dafür aber ein Bier. Die letzte Wettfahrt: Wollen wir nicht mal dort starten, wo die Guten sind? Etwa unten an der Linie? Nein, das bringe ich nicht mehr, oder doch?

Also bleiben wir an der Flagge und segeln in der Startphase dem Feld auf Steuerbord entgegen und suchen uns eine Lücke. Ich muss im Kopf wohl auch schon was mitbekommen haben, normal ist es wohl nicht.

uns und fährt und fährt. Jetzt legt sie um, auch die anderen fahren hoch, also mit. Auf halben Weg kommt uns Jürgen Breitenbach noch mal auf Bb vors Boot und segelt noch 50 m weiter. Wie soll das bloß wieder auf der Anlegelinie werden? Doch, oh Wunder, eine Menge Platz! Wir sind irgendwas so um den 16. Wieder runter, und auf Vorwind läuft 353 noch 2 Booten davon. Als es dann später ins Ziel geht, sind wir plötzlich von dänischen Booten umgeben und können sogar noch Jürgen im Ziel abfangen und werden 12. Fast wie ein Sieg, aber nun ist Schluss. Es war noch einmal ein Versuch, und wenn der Wind nicht so stark ist, geht es also noch. Meine Gedanken gehen zu unserem Karl Rehder, der 20 Jahre älter als ich war und auch noch immer kleine Freuden hatte und mit 81 Jahren noch die Deutsche Meisterschaft auf der Schlei segelte.

Versuchen will ich es. Die Folkebootklasse war immer und ist jetzt nach dem Tod meiner Meike für mich ein noch größerer Lebensinhalt, und ich hoffe, es bleibt noch eine Zeit so. Aber an die Linie geh ich nicht mehr.

Fritz Luebbe 353

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

HAASE SEGEL

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



Es wehte ein böiges Mailüftchen

Regatta des EYC am 03./04.05.2008 auf dem Baldeneysee

Zum diesjährigen „Mailüftchen“ waren 21 Folkeboote gemeldet, 20 nahmen teil. Die Regatta fand bei warmem Sonnenwetter statt. Es herrschte böiger, stark drehender Wind aus NO bis SO, Stärke 1 bis 3. Diese Verhältnisse sind auf dem Baldeneysee nicht einfach. Sie erfordern Können und Nervenstärke.

Die Wettfahrtleitung brachte die vorgesehenen drei Wettfahrten über die Bahn, zwei am 03.05.08 und die Dritte am folgenden Sonntag.

Nach dem ersten Regattatag lagen FG 975 (Gregor Ronig, Martin Ronig und Michael Nobel) und FG 505 (Jochen

Schmidt, Winfried Reuter und Andreas Norek) mit jeweils drei Punkten deutlich an der Spitze. Die dritte Wettfahrt beendete FG 975, als Dritter vor FG 505 und sicherte sich damit den Gesamtsieg. Die Flottenchef-Crew Horst und Brigitte Klein (FG 949) siegte in dieser Wettfahrt und kam im Gesamtergebnis auf den 3. Platz.

Der EYC hat sich für die Durchführung der Wettfahrten unter schwierigen Bedingungen und für das in bewährter Manier abgelaufene Rahmenprogramm ein Lob verdient.

*Gernot Meyer,
FG 859*

Ergebnisse der Regatta
Mailüftchenregatta des EYC am 03. / 04.05.2008 für Folkeboot
mit 21 Meldungen

Pl.	Segelnummer	Mannschaft	Verein	W1	W2	W3	Pkte
1	GER 975	Ronig, Gregor Ronig, Martin Nobel, Michael	YCRE SCFW YCRE	2	1	3	6,0
2	GER 505	Schmidt, Jochen Reuter, Winfried Norek, Andreas	YCRE YCRE YCRE	1	2	6	9,0
3	GER 949	Klein, Horst Klein, Brigitte	LRV LRV	4	6	1	11,0
4	GER 632	Urbach, Tilman Urbach, Jutta	WSB 19 WSB 19	6	8	2	16,0
5	GER 859	Hasselmann, Rainer Bobbert, Jochen Meyer, Gernot	YCRE WSB EKSG	7	7	4	18,0
6	GER 432	Dr. Cremer, Peter Rüttger-Cremer, Bärbel N.N., N.N.	WSB 19 WSB 19	8	4	7	19,0
7	GER 689	Schlenhoff, Goswin Hansen, Paul	WSB 19 WSB 19	10	5	5	20,0
8	GER 750	Manegold, Christoph Manegold, Kurt Nüllmeier, Nils	SCN SCN YCRE	5	11	8	24,0
9	GER 822	Westerkamp, Uwe Westerkamp, Josef Tracht, aChim	HEIS.S HEIS.S YCRE	11	3	11	25,0
10	GER 1011	Gardy, Sascha Hasselmann, Peter Liepheim, Jens	SKS WSB 19 WSB 19	3	14	14	31,0
11	GER 486	Gerbrecht, Jochem Tippel, Hartmut Gerbrecht, Vera	EYC EYC EYC	14	10	10	34,0
12	GER 762	Thurm, Dieter Koch, Friedrich Grallingen, Georg	MRV MRV Eon RG	13	16	9	38,0

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.

Eben keine „Altesäckeklasse“!

Da steh ich doch neulich auf der Terrasse unseres schönen Clubhauses und höre, wie ein paar jüngere Segler sich über eine Bootsklasse unterhalten, die gerade auf dem See vor dem Clubhaus eine Regatta aussegelt, mit über 50 gemeldeten Mannschaften.

Sagt der eine: „56 Meldungen bei den Folkebooten – das ist ja Spitze, für eine Kielboot-Klasse in Deutschland – sensationell. Da müsste man auch einsteigen ...“

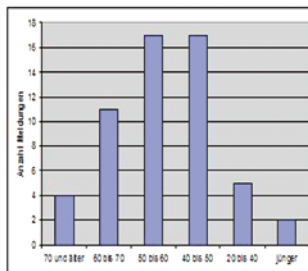
Sagt der andere: „Ist schon Stoll, aber in dieser Klasse segeln doch nur alte ‚Säcke‘. Was wollen wir denn da mit unseren knapp 30 Lenzen... Komm, lass uns gehen.“

Alte ‚Säcke‘ (?), hat der denn nen Knall? Oder stimmt es etwa?

Ich laufe ins Sekretariat und lasse mir die Melde-Unterlagen der laufenden Regatta geben.

Tatsächlich, 56 Meldungen – unglaublich.

Und für alle Steuerleute sind auch die Geburtsjahrgänge der Steuerleute vermerkt. Da ist schnell der Computer gestartet und eine EXCEL-Tabelle gefüttert. Hier das Ergebnis:



Was sagt uns das? Alte ‚Säcke‘ – keine Spur!

Dass noch Leute über 70 aktiv in der Klasse segeln, ist doch super. Auch die 60- bis 70-jährigen sind gut vertreten, aber beileibe nicht in der Überzahl. 60% oder 34 Segler sind in der Altersklasse zwischen 40 und 60 – jeweils gleich viele in den Dekaden-zählungen. Alt kann man doch dazu nicht sagen.

Und schließlich – ganz so billig sind die Schiffchen ja auch nicht, und da ist es doch zu verständlich, dass die vermeintlich wirklich Jungen nicht gerade üppig vertreten sind.

Also, wo ist der Typ, der nicht bei den Nordischen Folkebooten einsteigen wollte? Man sollte sich immer erst richtig informieren, bevor man eine Entscheidung trifft.

Euer Heini



Auf nach Flensburg!

Goldpokal 2008 in Glücksburg auf der Flensburger Förde vom 14.7.-19.7.2008



Verschieden sind die Gründe, die den deutschen Folkesegler zum Goldpokal treiben oder zu Hause bleiben lassen.

Da ist die kleine Gruppe der Segler, die fast immer zum Goldpokal fährt. Man kennt sich und hat sich kennen und respektieren gelernt.

Dazu kommen die aus der deutschen Flotte, die es jetzt doch endlich mal wissen wollen, ob man nach Deutscher Meisterschaft nicht auch den Goldpokal gewinnen kann.

Seit 1999 ist der Goldpokal für mich ein fester Programmpunkt im Regattajahr mit eigener Atmosphäre, mit vielen

Charakter. So ängstlich ich in den ersten Jahren dabei war, habe ich doch ungeheuer viel gelernt, um immer besser in den großen Feldern zu segeln, also traue Euch! Zu eng sei der Zeitplan mit der Deutschen

schaften leichter machen wollten, teilzunehmen. Jetzt sieht es doch eher so aus, dass man sich für die eine oder andere Wettfahrt entscheidet.

Tut es nicht! Wir werden die Woche in Glücksburg so ge-

stalten, das neben anspruchsvollem Segeln auch das Vergnügen und die Erholung nicht zu kurz kommt. Fast alle Segler werden in unmittelbarer Nähe auf dem Sportplatz oder in nahe gelegenen Hotels übernachten, damit sind den abendlichen Vergnügungen keine Grenzen gesetzt. Die Deutsche Meisterschaft in Travemünde ist dann die logische Fortsetzung.

Bringt Eure Familien mit, in und um Glücksburg kann man sich gut erholen, für das Begleitprogramm ist gesorgt.

Noch mal zum Zeitplan. Wegen der erst am Montagmorgen möglichen Anreise der dänischen Segler, die von der Dänischen Meisterschaft kommen, findet die Eröffnung am Montagabend statt, die erste Regatta erst am Dienstag. Wenn möglich die ersten 2 Tage 2 Regatten pro Tag, wegen der Wetterproblematik im Juli brauchen wir einen Reservetag. Letzte Regatta wäre im Notfall Samstagmorgen, Abschlussabend Samstag. Wir versprechen, Samstagnachmittag sind spätestens alle Boote aus dem Wasser um rechtzeitig nach Travemünde zu kommen.

*Robert Winkler
Flottenobmann Flensburg*



europäischen Teilnehmern und in diesem Jahr umfangreicherer Beteiligung aus den USA. Die abendlichen Feste, sei es auf dem Campingplatz oder im Verein, hatten immer einen ganz besonderen

Meisterschaft in der Woche danach, heißt es immer mal. Sei's drum, wir haben diese Enge nicht gewollt, sie kam, weil wir es speziell der Dänischen und Deutschen Flotte mit ihren jeweiligen Meister-



VERKAUF

**Nord. Folkeboot, Lind Bj. 1970,
erstklassiger Zustand, keine überflüssigen
Beschlüge und Basteleien, Folkeboot pur,
17.500 Euro, Tel.: 0421-213277 oder 0175-9353683**



Fruhjahrsnotizen von der Elbe

[illegible]

Wer zur Schule gegangen ist, weiß natürlich auch
bes den letzten Start hinlegt: Die Sibowaka mit
"Talofo". Nicht ganz so gut gelang das "tu"
und brandelbar "Tectora" und "Non such".
Hier, Spaword und Thomas hängen bis mit
den seit kurzen wieder an der Seite. Dabei
behielt "Talofo" noch "in" "Schau das Bandage-
fuhl für den Start etwas verlassen zu haben
die waren alle wirklich spät.
Wann es nichts zu werden gibt, lassen sich
Richtstühle nur schwer aufbauen, so dass es
elbald lauffest und einverleitet erstens für
Verschiebungen sowie (je nachdem ob man
kollabiert) zu spät oder gar nicht auf die
richtige Seite tendierte. Wir brauen das
ganz gut ein, Talofo Tectora und Non such
dabei, während noch "in" die Tuielenfächer
Seite für richtig hielt. Damit hatte eine Position
7 absolut sicher.
Es war neben Tiefstunde hatte die Sibowaka
Seite wieder ganz nach vorne verkehrt und wir
brandelbar dazu, bis letzte hängen und wir
keinesfalls Tabik an ihm vorbei zu kommen,
was nicht gelang, die weiß halt wie man eine
führende Position verleiht.
Ab dem letzten Tag schreiben wir Tectora und
Non such am Heftbuch der Regatta mit.
Es war ihnen natürlich nicht entgangen, dass

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE KIEL

Dienstagsregatten sind nach der Trainingspause weiterhin am 19. August, 26. August, 2. September, 9. September, 16. September und 23. September.

In den Kieler Nachrichten ist am 7. Juni ein Artikel über unsere Boote, uns Segler und die Flotte Kiel erschienen. auf www.flotte-kiel.de findet ihr den etwas gekürzten Artikel.

FLOTTE ESSEN

Sommerfest 2008 am 2. August auf der Mole des YCRE. Zur Einstimmung findet ab 12:30 Uhr eine Teamregatta statt. Und am Sonntag 11:00 Uhr zur „Regeneration“ ab Mole EYC die bekannte Trimmregatta mit Sonderstart für Folkeboote. „Sonst ist nichts los“ an diesem Wochenende!!!

FLOTTE LÜBECK

1. Niendorfer Folkeboot Regatta voller Erfolg! Die von Heino Haase mit großem Einsatz ins Leben gerufene Regatta verdient einen festen Platz im Kalender. Mehr unter: www.folkeboot-luebeck.de. Dort findet Ihr auch alle Infos zur Deutschen Meisterschaft der Nordischen Folkeboote 2008.

FLOTTE BODENSEE

Traumhaftes Sommerwetter zur diesjährigen Meersburger Pokalregatta der Nordischen Folkeboote. Die stattliche Anzahl von 17 Booten traf sich zur diesjährigen Wettfahrtserie in Meersburg. Es siegte Peter Häusler (Sisu) vor Nuith mit Norbert Hermannn und Secret mit Theo Schmidt.

wobei die erste ⁱⁿStunde bebarben nicht unterließ
 schnell sind, so dass sie selber in mir ständig
 näher kamen. Die Tahtkitesprechung am Bord vor
 Talofa ergab dann offenbar den Entschluss, trotz
 hochmöglicher nur Vor Süd mit passivem zu
 lassen. Das ergab für uns, das geschehen
 Spielraum da in See, wo Wind und Strom
 das war und uns liegen liess. Dadurch
 war mit seiner bandiger Tücke an diesem
 Tag ohne klar beschränkt belohnt und kam so
 gut ins laufen dass Talofa trotz aller Be-
 mühungen des Zid in Pohnoe 3 passierte.
 Unten Vor Süd C, alle vier innerhalb von 90
 Sekunden. Das war deutlich später.
 Bei Grillwurstessen das und reichliche Vorrat -
 schot gab es natürlich wie dies und das in
 beiden die Preise + Wundersperre wurden vergeben
 und alle waren sehr einig, daß nur die
 Sie Begatten auf die nächsten der nicht
 besperren dürfen.

L. Pollak



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband
Die Deutsche Folkeboot Vereinigung ist der Zusammenschluß von Folkebootseglern aus der gesamten Bundesrepublik.
Unser Nordisches Folkeboot ist eine vom DSV anerkannte ausländische Einheitsklasse mit zirka 800 Booten in Deutschland und mehr als 4400 Booten in Europa.

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung FOLKE NEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminakalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in technischer und sportlicher Hinsicht, so wie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender

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

2. Vorsitzender

Klaus Löffler,
Sandstr. 36, 13593 Berlin, 030/3 62 60 01
romieundkloe@t-online.de

Kassenwart

Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
041 01/4 61 33, miniundhika@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
Holländer 19, 24159 Kiel, 0431/372236 /
Fax 0431/372247,
E-Mail: traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am
Anfang eines jeden Jahres

Eigner	Euro 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: DEUTDEB210
IBAN: DE 07 2107 0024 0035 1916 00

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner

Ausschreibungen für die Regatten in den jeweiligen Revieren erhalten Sie bei den veranstaltenden Clubs und hier:

Berlin

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

Bodensee

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

Eckernförde

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

Essen

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

Flensburg

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

Hamburg

Ute Kowitz, Tel. 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

Mölnese

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

FOLKE NEWS

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

Herausgeber:

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktion und Anzeigen:

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

Satz und Druck:

Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 046 61/9 00 17-0, Fax 9 00 17-20
www.mussack.net · info@mussack.net

Bezugskosten:

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenabschluss ist der 10. 09. 2008

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

Hamburg

Rolf Polläh, Hamburg
Telefon: 040/82 72 10

Kiel

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

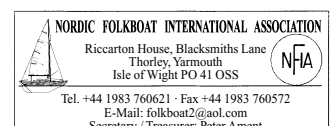
Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Mölnese, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde siehe Flotten-Obleute

iits gmbh

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

INTERNET-LINK:

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



Die FOLKE NEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

- ☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eigergemeinschaft ☐ Fest bei F _____

Segelnummer F _____ ☐ wechselnd
Baujahr _____
Rumpf-Baustoff ☐ Holz ☐ GFK

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden



Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung !

Daniel Hadamovsky
Hauptstr. 26
78351 Bodman-Ludwigshafen
info@segelschule-hadamovsky.de
Bootseigner FG 159
Flotte Bodensee

Wim Woerber
Menzlingen 14 B
51503 Rösrath

Regine Metzner
Seestr. 18 A
78351 Bodman-Ludwigshafen
Bootseignerin FG 24
Flotte Bodensee

Axel Wasserkampf
Rehmbrook 52
22399 Hamburg
AxelWasserkampf@aol.com
Flotte Lübeck

Andrea Albold
An der Mauer 43
23552 Lübeck
die_ente@gmx.de
Bootseignerin FG 988
Flotte Lübeck

Johannes Schultze
Lange Str. 24
24399 Arnis
johannesschultze@web.de
Bootseigner FG 533
Flotte Schlei

Niels Springer
Goosstraat 1
24376 Grödersby
Flotte Schlei

Björn Ole Pfannkuche
Haakestr. 27
21075 Hamburg
bopfannkuche@gmx.de
Bootseigner FD 363
Flotte Hamburg

Heiner Rodewald
Jahnstr. 17
24943 Flensburg
Bootseigner FG 317
Flotte Flensburg

Martin Rehbehn
Schilkseer Str. 199
24159 Kiel
Flotte Kiel

Gerd Sondermann
Drudenweg 1
33014 Bad Driburg
gerd.sondermann@t-online.de
Bootseigner FG 421

Hans-Günther und
Susann Mütze
Neue Koppel 14
24248 Mönkeberg
Bootseigner FG 94
Flotte Kiel

Karl-Peter Meuer
Kanarienberg 85
45279 Essen
Flotte Essen

Torben Wulff
Heinrich-Schuldt-Str. 2 H
24939 Flensburg
torben.wulff@gmx.net
Flotte Flensburg

Michael Lüke
Heinrich-Schuldt-Str. 2 I
24939 Flensburg
Bootseigner FG 723
Flotte Flensburg

Jacob Meesenburg
Schöne Aussicht 16
24944 Flensburg
jacobmeesenburg@hotmail.de
Flotte Flensburg

Lars Aue
Schulstr. 8
24881 Nübel
lars.aue@gmx.de
Bootseigner FG 1053
Flotte Schlei

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

Max-Oertz Regatta, ein Stelldichein der Schönen (Folkeboote)

Die Berichte über die Regattaereignisse in unserer „Folke News“ befassen sich verständlicherweise fast ausschließlich mit den Schwerpunktregatten. Es gibt aber noch eine Regattaszene, bei der es nicht so sehr um den sportlichen Wert und Ranglistenpunkte geht. Gemeint sind die Klassikerveranstaltungen des Freundeskreises Klassische Yachten, die zunehmend in ganz Deutschland Anhänger finden. Auch unser Folkeboot ist ja ein Klassiker, wenn auch zum größten Teil im neuen Gewand.

An dieser Stelle ein Vorgesmack auf Berichte und Augenweide, die Euch demnächst in der Berichterstattung auch über jene Regattaszene erwartet.





Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



1

7



4



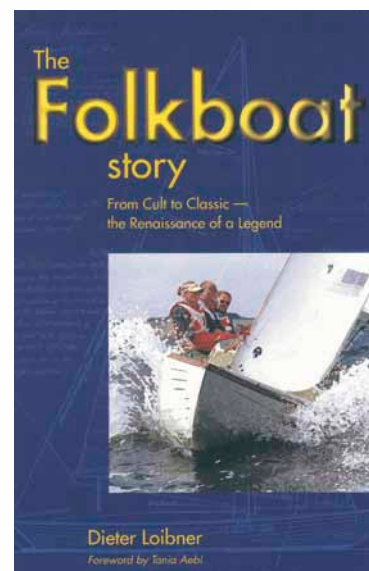
5



3

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



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.

Platzwunde ist kein Beinbruch

Wenn man auf große Fahrt geht, braucht man sicherlich so ein Buch, und dieses Bändchen ist so klein, dass es in jedes Schwalbennest passt. Auffallend und bestimmt praktisch ist, dass man auch in großer Hektik findet, was angesagt ist, denn neben leicht verständlichen Texten finden sich viele Bilder und Diagramme. Ob der Folkeboot-Normalsegler wirklich wissen muss, wie man Zähne mit Cavit füllt? Naja, das erübrigt sich wohl. Immerhin gut zu wissen, dass es das Zeug in praktischen Portionchen gibt. Ich fand ja besonders spannend, wie man einen Angelhaken wieder aus der Hand kriegt.

Hoffentlich muss ich das nie machen. Grinsen musste ich bei dem kleinen Absatz Alkoholentzugssyndrom, der fängt nämlich an mit „wenn kein Alkohol zur Behandlung zur Verfügung steht, ...“ Hört sich lustig an, ist aber wahrscheinlich fatal mitten auf dem Meer. Tja, kann wohl alles passieren auf der Reise um die Welt. Jeder, der sich auf große Fahrt macht, wird über Medikamente nachdenken, hier findet sich eine passende Bunkerliste, ebenso wie allgemeine Infos über Reisehygiene, Malariavorsorge, Essen und Trinken in den Tropen und bei Hämmorriden... Praktisch auch die „Vokabelliste“, oder hättet Ihr

gewusst, dass ein Gerstenkorn (das am Auge) auf Englisch ein „Hordeolum“ ist? Wenn's mal ganz übel wird, in diesem Buch steht, wie das Abbergen mit dem Hubschrauber ohne Absturz klappt und es gibt einen Spickzettel für das Gespräch mit dem Funkarzt. Sogar Telefonnummern der Tropenklins Hamburg und auch der Giftzentrale finden sich. Insgesamt ein interessantes und bestimmt hilfreiches Buch, das einen nicht mit medizinischem Fachchinesisch erschlägt. Hoffentlich brauchen wir es nie.

Birgit Knobel-Hundrup



Jürgen Hauert:
Medizinischer Ratgeber an Bord,
Paperback, 96 Seiten,
Deliuss-Klasing Verlag,
Bielefeld 2008,
ISBN 978-3-7688-1015-9,
12,90 Euro

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 Excellence Bibliothek



Partner des
Deutschen
Buchpreises

PASCHEN
125 JAHRE
MADE IN GERMANY

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 · e-Mail: Info@Paschen.de · Besuchen Sie unsere Werksausstellung!