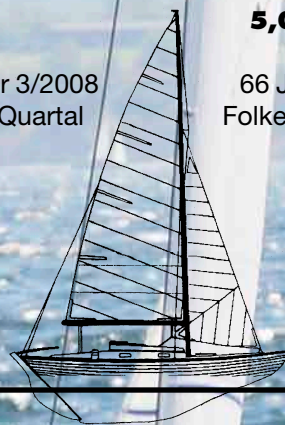


FOLKE NEWS

Nummer 3/2008
3. Quartal

5,00 €

66 Jahre
Folkeboot



Ariel: Atlantik Rund vollendet!

Abstimmung: Satzungsänderungen der DFV e.V.

Anholt: Thilda will nach Hause

Außergewöhnlich: Die DM 2008



Nordic Folkboat

www.folkboat.dk





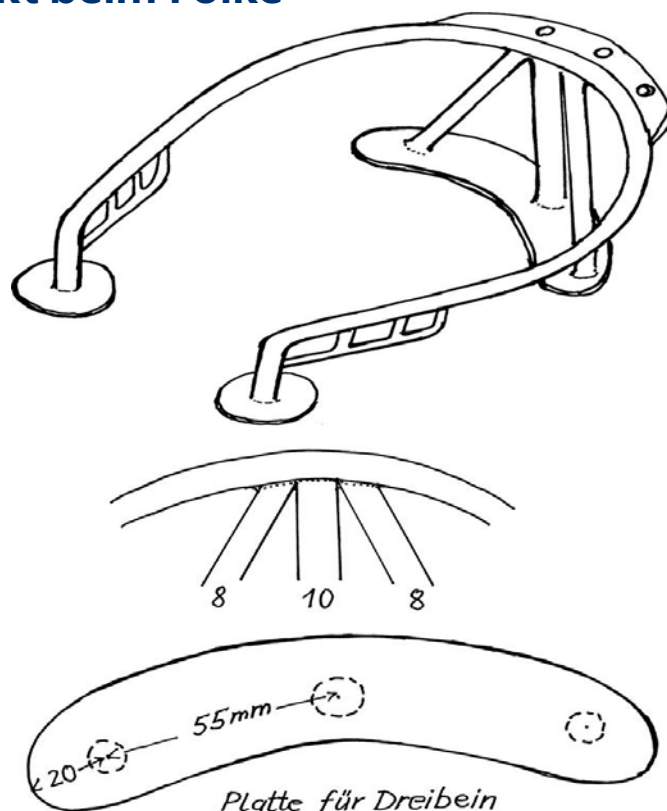
Folkebådcentralen a-s
Grønlandsgade 10
DK-5300 Kerteminde
Tel. +45 65 32 32 32

Technik-Tipp:

Der Mastbügel- ein Schwachpunkt beim Folke

Es passierte uns auf der DM in Travemünde: Unter hoher Belastung brach das hintere Bein vom Mastbügel über der Deckplatte glatt ab. Was das bedeutet, weiß jeder Folkebootsegler. Weder vor dem Wind noch am Wind lässt sich das Großsegel vernünftig regulieren. Ein Gespräch mit Ulf Kipcke und ein Blick auf das, was er an Bord schon verändert hatte, sei hier als System „Ylva“ beschrieben. Es geht im Wesentlichen aus der beigefügten Zeichnung hervor. Ganz entscheidend sind die beiden zusätzliche Beine aus 8 mm Rundstahl, die mit der Bodenplatte verschweißt sind. Sie gehen daher nicht durchs Deck. Die drei durchgehenden Beine wurden länger neu ausgefertigt und unter Deck (unter dem Eichenholz) um das Mastloch mit groß dimensionierten Unterlegscheiben verschraubt. Vorher waren die Muttern in ihren Löchern fast verschwunden und schlecht zu erreichen. An Deck bekamen die beiden Außenbeine deutlich vergrößerte Teller. Auf Anregung von Werftchef Gerd Wegener in Wedel schnitt die Metallwerkstatt die achtern auf dem Ring sitzenden Augen ab, die auch z.T. schon verbogen waren. Ersetzt durch ein Stück Flachstahl mit drei Löchern. In dessen Festigkeit haben wir erheblich mehr Vertrauen. Wer schon einmal beobachtet hat, welch eine enorme Kraft ein stark übersetzter Baumniederholer auf den Mastbügel seitlich ausüben kann, der sollte überlegen, die erwähnten Verbesserungen auch am eigenen Boot vorzunehmen.

Gebr. Pollähn,
Hamburg





Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Als das letzte Vorwort für unsere News entstand, lagen der Goldpokal, die Deutsche Meisterschaft und einige andere Wettfahrten noch vor uns. Inzwischen haben viele von Euch die Saison schon abgeschlossen, ihr Boot aus dem Wasser genommen und überlegen sich, was sie in den langen Wintermonaten an Reparaturarbeiten durchführen sollten oder was sie ohne Segeln machen können. Dazu habe ich einen Vorschlag, auf den ich später noch eingehen werde. Vorher möchte ich mich aber noch einmal ausdrücklich im Namen der Deutschen Folkeboot Vereinigung und ihren Mitgliedern bei den beiden Hauptinitiatoren für den Goldpokal und die Deutsche Meisterschaft, Dr. Robert Wink-

ler und Heino Haase, bedanken. Durch den unermüdlichen Einsatz dieser beiden Folkebootsegler konnten viele von uns an zwei gelungenen Veranstaltungen teilnehmen, die ohne Übertreibung als bestmögliche Werbung für unseren Segelsport gewertet werden können. In Travemünde wurde sogar ein Rekord gebrochen, noch nie gab es bei einer Deutschen Meisterschaft der Folkeboote mehr Teilnehmer (58 Mannschaften).

Jetzt zu meinem Vorschlag, wie Ihr Euch auch in der Winterhälfte mit dem Folkeboot und die Belange drum herum beschäftigen könnt: Kommt doch zur diesjährigen Jahreshauptversammlung und diskutiert mit uns gemeinsam die vorgeschlagene Änderung unserer Satzung oder stellt Euch zur Wahl. Insbesondere für das Amt des zweiten Vorsitzenden gibt es noch keinen Vorschlag. Unser guter Klö hat bei der letzten



Vorstandssitzung noch einmal darauf hingewiesen, dass er nicht wieder antreten wird. Nach insgesamt rund 40 Jahren Funktionärstätigkeit für den SV Stößensee, für die Berliner Folkebootflotte und die Deutsche Folkebootvereinigung hat er ja wohl auch ein Recht auf ein „privates“ Seglerleben. Wenn jemand an diesem Amt interessiert ist oder jemanden dafür vorschlagen möchte, stehen meine Kollegin, meine Kollegen und ich für Fragen und Hinweise gern zur Verfügung. Für diejenigen, denen der Berliner Anteil an den Vorstandsposten zu groß ist, ist dies auch eine Gelegenheit, daran etwas zu ändern, also traut Euch!

Wir sehen uns am 22. November in Eckernförde!

*Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen*

Winterarbeit ahoi!

Leute, macht Eure Schiffe sauber! Und gutes Gelingen bei der Winterarbeit!



Ostseewasser ist gut für Folkeboote! Und es gibt keine Bohrwürmer! Aber trotzdem: hin und wieder saubermachen macht Euch auch schneller... Wo gefunden? In Kerteminde!!!

Foto: hu



„Atlantik Rund“: Im ersten Jahr unterm Passat auf der „Barfußroute“ in die Karibik, im zweiten Jahr auf der Nordroute über die Azoren zurück nach Europa: Ein Projekt, das viele schon in großen Yachten für waghalsig halten. Henry Adams hat es mit seinem Nordischen Folkeboot „Ariel“ vollendet. Hier berichtet er exklusiv für die FolkeNews von der letzten Etappe Horta (Faial, Azoren) - Teignmouth (England)

„Ariel“ homeward bound



Die letzte Etappe von Ariels Atlantiktörn ging von den Azoren heim nach England. Der Plan war, nonstop Teignmouth in Devon anzulaufen, wo mir als Kind meine Großmutter das Segeln beigebracht hat, und wo sie noch immer wohnt. Das ist eine Strecke von 1250 Nautischen Meilen, für die ich 11 oder 12 Tage veranschlagte. Ich war ja schon früher dieses Jahr 800 Meilen alleine von St. Martin zu den Bahamas gesegelt und hatte es genossen. Also beschloss ich, auch diese letzte Herausforderung allein anzunehmen – zu zweit ist es ja auch zu einfach in so einem stabilen Folkeboot!

Frisch verproviantiert mit zwei Säcken Zwiebeln, einem Sack grüner Tomaten, sechs Laiben Brot, Dosen, Gläsern und noch mehr Dosen (und auch ein paar Äpfel, um Skorbut vorzubeugen, haha [Henry's Elternhaus ist ein Apfelbauernhof in Devon, Anm. d. Übers.]), setzte ich am 22. Juli meine Segel. Es war ein be-

deckter Himmel, und eine flaue Hochdruckzelle schien auf meiner ganzen Route zu liegen. Natürlich hoffte ich, dass das Hoch bald zusammenbrechen und es danach Wind geben würde, aber ich hatte doch vorgesorgt und mir mit einem neuen Extrakanister von 25 Litern, also insgesamt 80 Litern Benzin etwa 80 Stunden Motorreichweite eingekauft.

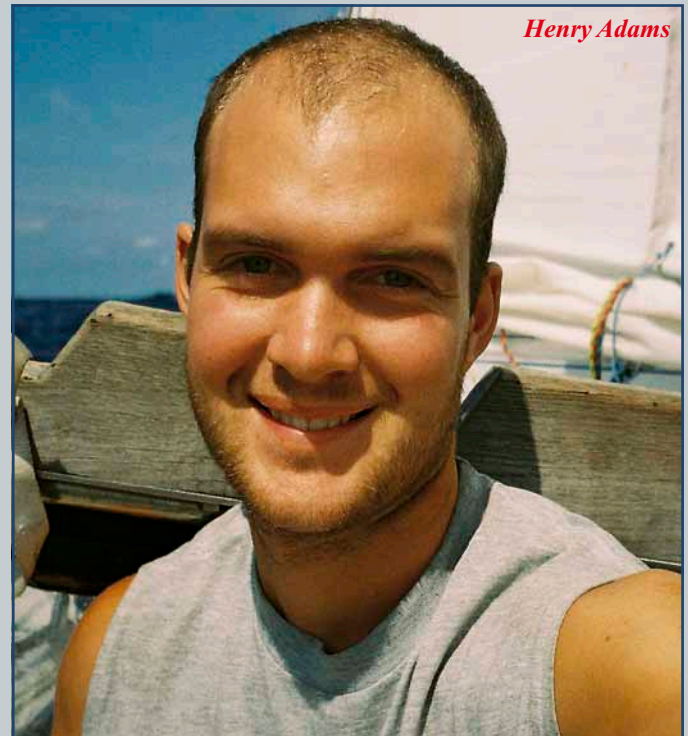
Recht schnell schon war ich außer Sicht von Land. Eine leichte Brise kam auf, und es ging ein paar Tage lang recht gut voran. Endlich sah ich auch meine lang ersehnten Wale! Das ganze Jahr schon hatte ich sehnsüchtig nach ihnen Ausschau gehalten, und hier, am 24. Juli, sprangen zwei Buckelwale nur eine halbe Meile entfernt von mir hoch aus dem Wasser. Am selben Tag musste ich auch fast einen Schiffbrüchigen retten. Ich saß so unter Deck und schrieb mein Logbuch, als ich plötzlich ganz sicher meinte, von draußen ein Pfeifen zu hören. Ich sprang hoch und suchte



und...



Typisch - Rauschefahrt vorm Wind



Henry Adams

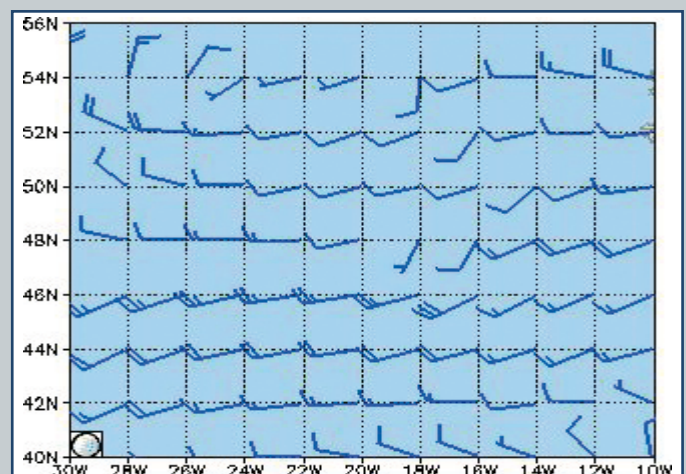
aufgegangen war. Also Segelbergen vor dem Wind. Ich hatte mir angewöhnt, dafür in die achterliche Reffkausch einen Karabiner einzuschlagen, damit ich das Segel schneller bändigen konnte. Diesmal nur einmal kurz daran gezogen, und schon hatte ich das Segel fast in zwei Teilen daliegen. Also hatte ich jetzt jede Menge Arbeit gegen die Langeweile. Und frisches Fleisch bekam ich auch. Es gelang mir nämlich, einen ganz hübschen Thunfisch zu fangen, der so feist war, dass er für vier Abendessen reichte: Fischsuppe, danach Fischeintopf, noch Eintopf und zum Schluss Fischcurry, einfach jedes Mal etwas Gemüse und Gewürz nachgeworfen!

Mitten auf dem Weg hatte ich zwei oder drei Tage Regenwetter, und so zog ich mich unter Deck auf meine Kojе zurück, wo ich mich mit einem Stapel Bücher und Schokolade unterhielt, bis ich endlich mein Kabinenfieber entwickelte. Nach etwa sechs Büchern hörte aber der Regen auf, und stattdessen berichtete der Wetterservice von stürmischem Wind, der auf mich zukäme. Tatsächlich wurden es aber kaum mehr als fünf oder sechs Bft, aber

eine kleine Ewigkeit die Wellen ab. Vergeblich. Ich muss so ausgesehen haben wie der Typ im „Weißen Hai“, wie er so allein das Meer absucht, und dann merkte ich, dass das Pfeifen von dem Kugelschreiberdeckel in meinem eigenen Mund kam ...

Dann erstarb mir der Wind: „Langsam geht’s, laaangsam, laaaaanngsaaaam... seit 18 Stunden oder so geht es hier mit nur 2,5 Knoten weiter. Alle weißen Segel oben vor einem schwachen Süd mit 1 bis 2 Bft., aber bei einem ungemütlichen Schwell vom Westen. Bei diesem Speed und diesem Kurs könnte ich im Oktober in Island ankommen.“

Andererseits war das flaue Wetter praktisch, um das Großsegel noch mal nachzunähen, da wo (schon wieder) beim Schiften der Bullenstander hängengeblieben und ein Saum



Deshalb heißt es „Westwindzone“ - 30. Juli im Nordatlantik



Atlantik-Vorwindrigg



heute abend gerade bei einem Beinahe-Sturm das Schelf passieren würde. Na perfekt!

Ich bemerkte die Störungen in der See auch ganz bestimmt, als ich das Kontinentalschelfgebiet passierte, an einem definitiv verstörten Wellengang, aber doch nichts Gefährliches. Für die letzten paar Tage galt meine Hauptsorge dann dem Schiffsverkehr. Solange ich auf See war,

ich machte mir viel mehr Gedanken über das Kontinentalschelf. Etwas Starkwind würde die Langeweile vertreiben und mich so schnell vorantreiben, dass aus den letzten vier Tagen vielleicht nur drei würden. Aber die Gegend, in der ich gut aufpassen müsste, wäre die, in der der Meeresboden sich von 2000 m Tiefe auf gerade mal 150 m ansteigt. Das macht oft ganz furchterliche Dinge mit dem Seegang. Gewaltige Grundseen, Kreuzseen können auftreten, die aus dem Nichts kommen und sich nach allen Seiten zugleich brechen. Ein rascher Blick auf die Karte zeigte, dass ich

hatte ich lediglich alle paar Tage mal ein Schiff gesichtet, doch jetzt hatte ich die schrecklichen Verkehrstrennungsgebiete sowohl an meiner Süd- wie auch an der Nordseite, zudem noch mengenweise Fischereifahrzeuge, die den Englischen Kanal in alle Richtungen befahren. Der Wind blieb stabil bei etwa fünf Bft. von achtern, und so machte Ariel exzellenten Speed unter ihrem langgewohnten Vorwindrigg – doppelt gerefftes Groß und ausgebaumte Fock.

Als der Verkehr zunahm, piepte mein 'MerVeille' Radar



Abfahrt von Horta, 22. Juli. Letzte E-Mail vom Hafen: „I'll look forward to the new edition of FolkeNews... You've just caught me as I am about to set sail in the next hour. The weather looks pretty good for the first half - nothing more than force 5 and mostly on the beam I hope. My digital camera broke, but i have an old film camera with me which I will get developed when i get back and put on CD. I'll try and get some good shots for you!“



Ein kleiner Thun für dreimal Essen





Detector (ein absolut notwendiges Ausrüstungsteil) immer und immer öfter. In meiner letzten Nacht auf See, dem ersten August, meldete es fast ununterbrochen Fahrzeuge nahe bei. Ich dachte zuerst, es müsse wohl falsch anzeigen, da ich keinerlei Positionslichter sichtete. Doch dann erkannte ich, dass ich mitten in einem ausgedehnten Nebelgebiet segelte, ohne jedes Mondlicht – furchtbar! In der Nacht schlief ich gerade mal viermal knapp eine halbe Stunde und starrte ständig in den schwarzen Nebel, nach echten oder eingebildeten Lichtschimmern. Mit der Dämmerung aber kam die Sonne heraus, eine nette Brise ließ mich erstmals ausreffen, und schon bald sah ich britisches Land, zum ersten Mal seit Juli 2007. Ich hielt fest: „glorreiche letzte Stunden in hellem Sonnenschein, entlang der Küste von Salcombe, an Dartmouth und Torbay vorbei, und hinein in den Teign. Ich duschte, fing ein paar Makrelen fürs abendliche Grillen und trank ein Bier, gekühlt im Englischen Kanal, zum Mittagessen unter Segeln. Warum nur auf den Ozean segeln, wenn es in der Nähe der heimatlichen Küste so ruhig und lieblich ist?“

Meine ganze Familie stand oben auf dem weithin sichtbaren Ness Cliff mit einem Banner 'Welcome Home', und ich segelte um 17:30 Uhr, am Samstag, dem zweiten August, in den Fluss Teign hinein und mitten in einen überwältigenden Empfang. Eine Blaskapelle auf einer Yacht, hunderte von Leuten am Strand

und sogar ein Lautsprecherwagen. Vielleicht hatten der Auflauf und die Festlichkeit auch ein bisschen mit dem lokalen Water Carnival zu tun, der gerade an diesem Nachmittag stattfand. Ich machte Ariel an dem Besucherponton und flezte mich in einen großen, bequemen Liegestuhl im Garten meiner Tante, direkt am Fluss und genoss einige Drinks und ein herrliches Grillen mit der Familie, einfach glücklich, wieder daheim zu sein.

Seit wir England verlassen haben, hat Ariel über 10.000 Seemeilen hinter ihrem Kiel gelassen und elf Länder besucht. Von der rasend-wilden Überfahrt unterm Passat bis zum sanften Motorsegeln im Bermuda-Dreieck sind wir fast ausschließlich vorm Wind und raumschots gefahren, und die stärksten Winde waren etwa acht Bft. in tropischen Gewittern und in dem Fats-Sturm zwischen Bermuda und den Azoren. Die Baumniederholertalje ist mindestens fünfmal gebrochen und wird nur noch von Behelfslaschings gehalten, und das Großsegel ist viermal an den Nähten geplatzt und wieder repariert (es war auch schon recht alt). Ariel war der Sache zu jeder Zeit vollkommen gewachsen, und ich habe mich auf See nie in Gefahr gefühlt (nur bei Hafeneinfahrten!).

Die arabischen Inseln waren faszinierend, wenn ich auch immer schmerzlich gespürt habe, wie weit die Yachtkultur von der lo-



Groß flicken unter Deck - gemütlich!



Kein Irrtum: Die Windfahne hält den Kurs



„the Ness“, das Kliff vor Teignmouth nach 13 Monaten



kalen Landeskultur entfernt ist. Mein Lieblingsgebiet waren ohne Zweifel die Bahamas – geschützte Gewässer, hunderte von wunderschönen Inseln, kristallklares Wasser... dicht gefolgt von den Azoren mit ihrem üppig-grünen Hügeln, freundlichen Menschen und Tradition voller Booten und Seefahrt. Doch jetzt ist es Zeit, Ariel aus dem Wasser zu heben, Ihren Bauch zu schrubben und die lange Liste zu beginnen, auf der dann steht, was an Kleinigkeiten alles zu reparieren und zu warten ist, bevor es wieder auf Tour gehen kann. Vielleicht geht es dann mal in die Ostsee, um ihren Geburtsort Kerteminde zu sehen?

Henry Adams, 23, aus Teignmouth, Grafschaft Devon, hat Philosophie und Psychologie studiert. Derzeit ist er auf der Suche nach einem vielversprechenden Karrierestart im Journalismus.

Mit seinem Vater kaufte er im Winter 2003/04 ein gebrauchtes, serienmäßiges Nordisches Folkeboot. Gedacht war an gemütliches Familiensegeln, doch Henry's Begeisterung überstieg wohl die der Eltern. Nach dem Kauf in Poole verbrachte das Boot zwei Sommer in Korfu, Griechenland, bevor im Sommer 2006 „ordentliches Britisches Segeln“, mit Regen und Tiden, an Englands Westküste, von Milford Haven bis Inverness, geübt wurde.

In Inverness baute Henry diverse Hochseeausrüstungen ein (s. Interview Heft 1/2008) und segelte dann mit Freund Timothy Fosch (22) über Spanien, Portugal, Nigeria und die Kanaren in die Karibik. Henry hält das Nordische Folkeboot für absolut hochseesicher und empfiehlt seinen Törn allen Ernstes zur Nachahmung.

*Übersetzung des Beitrages: Michael Hundrup
Alle Fotos in diesem Beitrag von Henry*

Alle Gastlandflaggen am Achterstag für die Heimkehr nach Teignmouth





Freigeräumt für Folkeboote - im Passathafen nach der Wettfahrt Folkes soweit das Auge reicht. Stimmungsvolles Stegbier, Klön und lange kein Abschied.





Unvergessliche Tage in Travemünde

Kaiserwetter im Pamirhafen und auf der Bahn, reichlich guter Segelwind, eine herrliche Welle, Stimmung auf dem Priwall, Kameradschaft, eine Rekordbeteiligung an gutgelaunten, motivierten und fairen Seglern, eine tolle Organisation, Sonnencreme, Salz, Kaltgetränk und gute Laune. Die Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote ist für die Teilnehmer und Zuschauer zu einem tollen Segelerlebnis geworden, ein echter Höhepunkt der Saison!



Foto: Nils Bergmann

Christoph Nielsen fuhr mit seiner Mannschaft Torben Dehn und Krzysztof Paschke souverän zum Gesamtsieg. Wir gratulieren!



Endlich mal Welle und Wind satt! Der tagelange Ostwind hatte eine schöne, lange Welle aufgebaut - bei Sonnenschein (für die meisten) ein Hochgenuss, aber keine Kaffeefahrt!



58 Schiffe am Start - ein beeindruckendes Bild

Fotos (2) Susanne Fehland



In überragender Art hat Christoph Nielsen (Foto rechts, mitte) mit 4 ersten, einem dritten und einem vierten Platz bereits nach 6 von 8 Wettfahrten alles klar gemacht. Nach der sechsten Wettfahrt hat die Mannschaft eifrig gerechnet und ist zum Ergebnis gekommen, Wettfahrt 7 und 8 nicht mehr segeln zu müssen und trotzdem Deutscher Meister zu sein.

Platz 2 belegte Ulf Kipcke mit seine Mannschaft, Platz 3 errang Walther Furthmann und Platz 4 ersegelte sich der Neueinsteiger

in die Folkebootklasse, der junge Leistungs-Spaßsegler Martin Rehbehn mit Vater Rainer und Freund Steffen Kringel.

Nachdem am Samstag und Sonntag Segel vermessen und Boote kontrolliert wurden und am Sonntag auch die Teilnehmer des Gold-Pokal aus Flensburg eingetroffen waren, konnte die Deutsche Meisterschaft auf der Viermast Bark PASSAT offiziell eröffnet werden.



Foto: hu



Foto: Flotte Lübeck

Wir gratulieren zu einer herausragenden Saison 2008

- ✓ Deutscher Meister
- ✓ Vizemeister Goldpokal
- ✓ Berliner Meister
- ✓ Eck-Days
- ✓ Dr.-Sparr-Preis





Foto: Susanne Fehland

Die Folkebootsegel Erfolgreich mit den eingebauten Vorteilen



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

Am Montag wurde pünktlich um 11 Uhr zur ersten Wettfahrt bei westlichen Winden um 5 Bft. gestartet. Es konnten 2 herrliche Wettfahrten über die Runden gebracht werden, leider nur jeweils 2 Runden. Am Abend wurde dann in kleiner Runde im Raceoffice über 2 oder 3 Runden diskutiert und entschieden, alle weiteren Wettfahrten mit 3 Runden laufen zu lassen und die Startkreuz wegen der Länge der Startlinie länger auszulegen.

Am Dienstag ging es dann wieder gegen 9 Uhr auf unsere Bahn Foxtrott. Leider konnten viele mit dem herrschenden Strom nicht zurecht kommen, so dass der Start mehrere Male wiederholt werden musste. Stets waren – trotz Black Flag – nur noch 5 - 10 Boote bis zum Start hinter der Startlinie geblieben. Technisch war es von der Wettfahrtleitung nicht möglich, jeweils ca. 50 Boote zu disqualifizieren. Gott sei Dank flaute dann der Wind ab und es musste mehrere Stunden auf neuen Wind gewartet werden. Dieser setzte dann auch ein und es wurden Wettfahrt 3 und 4 ausgesegelt.

Der Mittwoch begann mit der Durchsage der Wettfahrtleitung, alle Boote sollen im Hafen bleiben, bis gegen 11 Uhr die nächste Ansage erfolgt. Letztendlich wurde der ganze Tag im Hafen verbracht. Die Thermik wollte sich nicht zeitig durchsetzen, der Wind blieb schwach.

Das war dann am Donnerstag ganz anders. Der gradiente Wind aus Nordost setzte zeitig ein und wurde durch Thermik bis auf ca. 5 Windstärken verstärkt. Bei angenehmen Temperaturen und schönen Wellen konnte Wettfahrt 6 und 7 durchgezogen werden. Der Segeltag war anstrengend, aber auch ein tolles Erlebnis.

Der Wind stand die Nacht über, zwar etwas abgeflaut, durch und die Thermik setzte früh wieder ein. Durch



den Nachtwind hatten sich die Wellen noch etwas höher aufgebaut, waren aber auch gleichzeitig schön lang geworden. Die Wettfahrtleitung legte einen perfekten Kurs aus mit Tonne 1 auf 60 Grad. Fast pünktlich wurde die letzte Wettfahrt um kurz nach 11 Uhr angeschossen. Leider, leider war von der angrenzenden Seebahn (Sportboote) eine Tonne verhältnismäßig dicht an unsere Bahn gelegt worden, aus der Sicht des Startschiffes auf ca. 20 Grad. Und nun passierte etwas, was erfahrenen Regattaseglern nicht passieren dürfte. Unsere Spitzensegler und ca. 20 weitere Boote segelten zur 20-Grad-Tonne. Einige wenige haben ihren Fehler noch zeitig bemerkt. Aber da war die Konfusion schon groß. Denn die Folkeboote hatten den Sportbooten die Tonne „geklaut“. Diese wussten nicht mehr, wohin sie segeln sollen. Das war eigentlich nicht das Problem der Folkeboote, obwohl die das Chaos verursacht hatten. Auf beiden Bahnen wurde darauf hin die Wettfahrt abgeschossen. Das empfanden diverse Folkies als ungerecht. Einige fuhren direkt nach Hause. Später an Land war man geteilter Meinung. Die eine (kleinere) Gruppe war der Meinung, die Wettfahrt hätte weiter laufen sollen und die „Falschfahrer“ disqualifiziert werden müssen, während die andere Gruppe der Meinung war, wenn rund die Hälfte der Boote falsch fährt ist es keine reguläre Wettfahrt mehr. Diese Meinung vertrat auch die Jury während einer Protestverhandlung über einen gegen die Wettfahrtleitung eingebrachten Protest. Auf alle Fälle wurde neu gestartet und es gab zum Abschluss bei lang gezogener Welle eine „paradiesisch schöne“ Wettfahrt.

Das Landprogramm brachte am Montag den Flottenabend mit Musik, Essen und einer großen Tombola. Dienstag war die Stadtführung mit Yvonne



Foto: Susanne Fehling

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





Foto: Susanne Fehland

DAS HENZE-FOLKEBOOT:



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

Jetzt Großserienproduktion anfordern:

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



durch Lübeck mit 15 Personen ein Erlebnis der besonderen Art. Aber auch die Segler waren hellauf begeistert vom kühlen Anlegebier – was es täglich gab – und den Bouletten mit frischem Brot.

Mittwoch Abend veranstaltete dann die Travemünder Woche für die Folkebootsegler und Gäste den TW-Abend mit Essen und den Jazz Tigers.

Am Donnerstag stand für Peter Gruel der Spaziergang mit 10 Teilnehmerinnen auf dem Brodtener Ufer auf dem Programm. Man genoss die herrliche Aussicht auf die Ostsee und konnte von oben das Regattafeld beobachten. Der Kuchen in der Herrmannshöhe soll allen gut geschmeckt haben.



Foto: Svend Krumnacker

*Päuschen zwischen zwei Wettfahrten;
nass aber glücklich*



Foto: Susanne Fehland



Am Freitag gab es dann im Garten des COLUMBIA Hotel die Preisverteilung mit anschließendem Essen und sehr schöner Musik.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass alle Veranstaltungen kostenlos waren und dem DM-Team der Flotte für die Organisation und den Aktivitäten das größte Lob gespendet wurde. Wir danken allen Seglerinnen und Seglern, dass sie bei uns zu Gast waren.

*Heino Haase
für die Flotte Lübeck*



Foto: Susanne Fehland

Lange Kreuz, verbissener Kampf – manchmal nicht der schnellste Weg zur Tonne, aber immer ein tolles Bild

W
L
D

**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

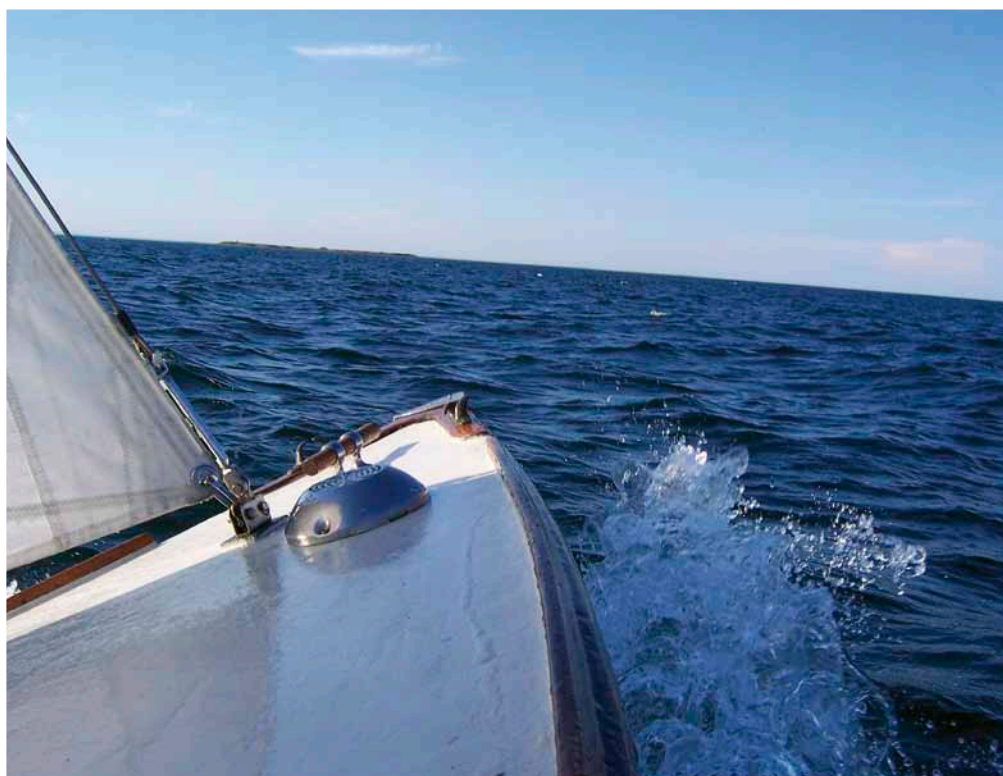
Regattaerfolge mit Segeln, die schon in der 2. oder 3. Saison sind. Diese Erfahrung ermöglichen wir unseren Seglern mit aufwendigem radialen Schnitt und solider Verarbeitung. Die Erfahrung unserer Segelmacher und die Präzision der Designprogramme und Laser-Plotter ermöglicht es ein Segel zu machen, das 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**



„Thilda“ will...

**Ein typischer
Sommertörn mit
dem Folkeboot
2008?**

Seit Felix Anfang 2006 auf die Idee kam, dass wir ein Folkeboot brauchen und wir schließlich am 29.04. mit Roland aus Lübeck übereinkamen, dass wir seine Thilda, ein 1964 in Schweden gebautes Holzfolke übernehmen, hat sich unser Leben verändert. Seitdem bin ich der 1. Offizier und er ist der Käpt'n. Jeden Sommer machten wir einen mehrtägigen Törn. So auch diesen. Zehn Tage hatten wir geplant und kein klares Ziel vor Augen. Dänische Südsee, rund Fynen, vielleicht rund Seeland, immer noch schwang leise der Wunsch, einmal nach Bornholm zu segeln, mit. Mal schauen wie der Wind ist. Am Samstag den 26.07. segeln wir dann bei Nordostwind mit 4 Beaufort gen Norden. Für mich ist die Überfahrt geprägt von einer ausgewachsenen Seekrankheit. Ich wechsele hin und her zwischen meinem Pinnenplatz auf der Luvkante und der leeseitigen Bank, von der ich gemütlich kotzen kann. Die Schräglage und der niedrige Bau des Folkeboots begünstigen, dass ich von hier auch immer genug Wasser habe, um mir den Mund abzuwischen. Der Wind und der Hoch-am Windkurs bringt uns gegen 16 Uhr direkt nach Marstal. Erstmal gibt es was zu essen. Wir überlegen noch eine Weile, ob wir noch weitersegeln, beschließen dann, da ich doch deutlich geschwächt bin und wir ja auch Marstal noch anschauen müssen, die Tour gemütlich angehen zu lassen.

Am Montag verlassen wir Marstal gegen 9.30 Uhr. Der Wind bläst mit 4-5 aus Ost. Wir ziehen uns aus der Box, setzen die Segel und segeln aus dem Hafen. Das hat immer etwas majestätisches, wenn wir so lautlos, mit geblähten Segeln, durch Hafenanlagen gleiten. Es geht gen Norden und dann kreuzen wir nach Osten, um in die Fahrwinne zwischen Langeland und Tasinge zu gelangen. Dann passieren wir die Brücke vor Rudkøbing und folgen einem Tonnenweg, der in den Belt zwischen Langeland und Fynen führt. Der Seegang nimmt zu, die Wellen und unser Kurs harmonisieren nicht, so dass Felix vorschlägt, etwas näher unter Land zu fahren. Wir wenden und fahren hoch am Wind nach Südost auf Langeland zu. Dann gehen wir wieder auf Halb-

windkurs Richtung Norden und das Boot liegt ruhiger. Allein nun brist es auf, wir setzen ein Reff, um es nach fünf Minuten dann doch wieder rauszunehmen. Wir ziehen voran, vorbei an Langeland und halten auf die Brücke zwischen Seeland und Fynen bei Nyborg zu. Der Wellengang hat abgenommen und Felix beschließt, seiner Rolle als weltbesten Smutje gerecht zu werden und beginnt zu kochen, derweil ich meiner Rolle als umsorgter Langzeitrudergänger nachkomme. Nachdem wir die Brücke erreicht haben, ändern wir den Kurs geringfügig gen Nordwest, der Wind hat leicht auf Süd gedreht und wir setzen den Spi. Der ruhige Raumschotkurs eignet sich auch besser zum Kochen und Speisen. Es gibt eine phantastische Pasta mit Pesto und frisch geriebenem Parmesan. Der Wind hat leicht abgenommen, aber Dank des Spis machen wir trotzdem 6 Knoten. Von Anja und Justus hörte ich, dass Samsø eine herrliche Insel sein soll und schlage Felix vor, dorthin zu segeln. Allein der Tag neigt sich, es ist um 20 Uhr und der Wind nimmt eher ab als zu, so dass wir Kerteminde ansteuern. Bald sehen wir das Silo und schon segeln wir um den Wellenbrecher herum, nehmen vor dem südlichen Steg das Groß runter und fahren in eine Box. Nachdem das Boot aufgeklärt ist, geht's zum Landgang in der Stadt der Folkebootzentralen. Felix geht voran und ich drücke Thilda vom Steg aus voll Euphorie und Dank einen Kuss auf den steuerbordlichen Nasenflügel. Kerteminde gefällt uns, sehr lebendig, direkt am Meer mit Stadtstrand, dänisch gemütlich.

Den Dienstag lassen wir gemütlich angehen. Wir lernen Hannes und Tina kennen, die ein paar Boxen weiter mit ihrem Lindfolke liegen. Damit sind sie seit 25 Jahren auf der Ostsee unterwegs. Ein schönes Boot in sehr gutem Zustand. Früher reisten sie mit ihren 3 Kindern. Schließlich kommen wir auch noch auf Samsø zu sprechen und Hannes erweist sich natürlich als ausgewiesener Kenner aller Ostseeschönheiten. So schwärmt er auch von Anholt, einer Insel im Kattegat. Also kaufen wir dann beim Schiffsausrüster gleich eine Karte, auf der Anholt mit drauf ist,



...nach Hause

von
**Philipp
Zimmermann**



und setzen gegen 13 Uhr die Segel. Der Wind bläst mit 2 -3 aus Ost. Schnell um die Landzunge herumgesegelt, und schon gehen wir auf einen Nordkurs Richtung Samsø. Wir nutzen die relativ ruhige See und der Käpt'n macht wieder den Sternesmutje, während ich meiner Rolle als Dauerrudergänger entspreche. Schon erspähe ich einen Windpark und dahinter eine Insel. Anstatt der sonst vorhandenen Wellen sind jetzt große sanft geschwungene Bögen da, auf denen sich ein allerfeinstes Netz kräuselt. Wie in einem Märchenwald ziehen wir über diese rundlichen, ausgedehnten Hügel mit der feinen Ziselierung. Thilda frohlockt und fühlt sich wie im Wunderland. Am frühen Abend nähern wir uns dann dem Tonnenweg, der durch Sandbänke in die Bucht vor Langør führt und es briest auf. Bei schönen 4-5 Windstärken aus Ost erspähen wir Tonne um Tonne. Mit einem Schmetterling ziehen wir 20 m neben einer Sandbank, die wir gelbgrünlich durchs Wasser schimmern sehen, gen Westen. Von der roten Tonne dann nach Südwest zur grünen und dann zur nächsten grünen und wir sind drin in der Bucht. Vor dem Hafen liegt eine geschützte Bucht, in der mehrere Yachten vor Anker liegen. Da wollen wir uns dazu legen und so hat Felix während unserer Jagd von der grünen zur grünen Tonne schon den Anker klargemacht. Wir lassen noch eine andere Yacht passieren, die zum Hafen strebt, nehmen das Groß runter und fahren dann zwischen die beiden dem Hafen nächstgelegenen Yachten, die etwa 40 m auseinander liegen. Felix steht am Bug, wirft auf Höhe der backbordlichen Yacht den Anker, ich leite eine Wende nach Backbord ein, während deren wir die Fock bergen und wir stehen. Da wir kein Dingi haben, schwimmen wir dann an Land, um uns den Hafen anzuschauen. Nett der kleine Hafen und überaus lebendig. Viele Kinder, Familien, auf den Stegen und am Strand wird gegrillt und auf jeder zweiten Yacht wohnt ein Hund. Indessen ist der Rundgang schnell beendet, Felix ruft noch seine Mädels an und ich stromer los, um die Insel zu erkunden und Fotos zu machen. Der Weg zurück wird bei Gegenwind ziemlich lang. Noch zwei-, dreimal gepeilt und ab in die Kojen, das Boot liegt sicher und hält uns warm.

Ankern macht wach und am Mittwoch wache ich um viertel vor 6 auf. Heute morgen steht Boot schrubben auf dem Programm. Als bald gehen wir beide ins Wasser und machen unsere Kleine unten rum sauber. Thilda schnurrt wie eine Katze. Jetzt will sie aber auch raus, mit dem blank gewienerten Rumpf, auf zum Kattegat. So richtig besprochen haben wir es zwar nicht, aber es ist klar, wir fahren nach Anholt. Wahrscheinlich folgen wir Thildas Wünschen, die ja aus Schweden kommt und einfach Heimweh hat. Der Wind kommt aus Ost, 3-4 Beaufort. Um 9 Uhr setzen wir die Segel, holen den Anker ein und fahren mit einem Halbwind hinter der anderen Yacht vorbei, hoch am Wind aus der Ankerbucht um die grüne Tonne Kurs Nord. Erstmal nehmen wir Kurs auf Grenaa und sind ohne besondere Vorkommnisse gegen 15 Uhr da. Wir essen eine Pizza, gehen einkaufen und legen gegen 17 Uhr wieder ab. Wir setzen die Fock, verholen uns und kreuzen die Hafeneinfahrt hoch. Laut Wetterbericht soll der Wind auf Südost drehen, was für unser Ziel Anholt, im Nordosten gelegen, ziemlich ideal wäre. Erstmal kommt der Wind allerdings weiter aus Ost und hat auf ca. 2 Beaufort abgenommen. Wir gehen auf Nordostkurs und versuchen das Optimum aus Wellengang und Höhe zu finden. Dann geht die Sonne unter, ein köstliches Schauspiel, wobei sie kurz vor dem Horizont in einer rosa Wolkenwand verschwindet. Lange noch bleibt es hell. Dann fahren wir unter der Milchstraße auf das Signallicht zu. Immer wieder machen wir das Toplicht aus und betrachten die Sterne. Satt vor lauter leuchtenden Punkten, je länger man guckt, umso mehr sieht man. Felix nimmt sein Fernglas und die Sterne werden noch mehr, ein bezauberndes Schauspiel, während dessen wir weiter sanft durch die ruhige See ziehen. Dann sehen wir die Hafeneinfahrt, machen noch eine Wende, um etwas weiter nach Süden zu gelangen, da hören wir zu Begrüßung ein paar Heuler, für die Anholt ja berühmt ist. Hinter der vordersten Hafenmauer liegen einige größere Yachten in der Einfahrt an der landseitigen Hafenmauer. Neben der Yacht vor der Ecke der erneuten Biegung nach Westen ist noch ein wenig Platz und ihre Crew ist noch wach. Wir fahren



*Thildas Nase,
die immer raus will*

das Gatter von Ballebrö

ein Stück weiter, wenden und bergen während dessen das Groß, um dann mit der Fock und nach Verständigung mit der anderen Yacht behutsam neben ebenjene einzulenken. Es ist halb drei und wir sind auf Anholt. Eigentlich muss man hier mit Heckanker liegen, doch die anderen Yachtis aus Schweden erlauben uns, dass wir ihren mitbenutzen und uns an ihrer Yacht vertäuen.

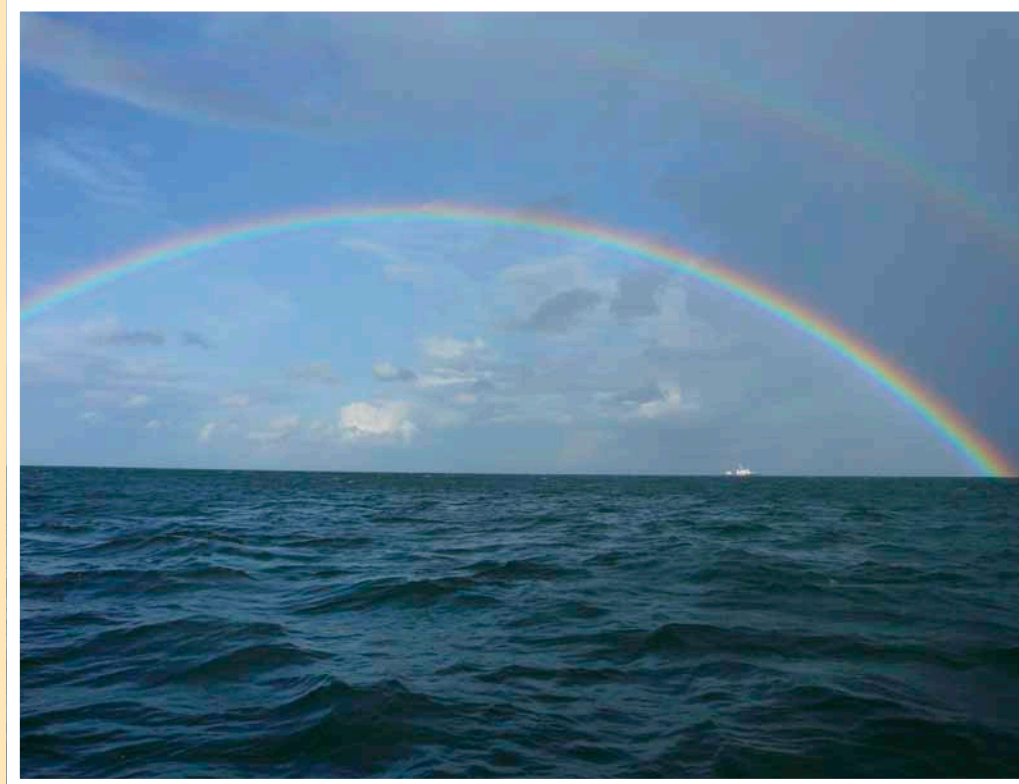
Wir erwachen gegen 9 Uhr am Donnerstag und mieten Fahrräder, um Anholt zu erkunden. Wir radeln vorbei an Pinienwäldern, kleinen Reetdach- und Holzhäusern, sanft geschwungenen Hügeln. Schließlich gelangen wir in eine Dünenlandschaft und unter uns dehnt sich zu beiden Seiten ein kilometer langer Sandstrand und davor türkisfarbenes Wasser, dahinter bestechend blaues bis zum Horizont. Entfernt ist eine kleine Gruppe von 3, 4 Menschen am Strand, sonst niemand. Wir stürmen hinab, schmeißen die Kleider weg und stürzen ins Wasser. Und welches Nass empfängt uns da, ganz klar und ganz kristallfarben. So behaglich kühl, so frisch sattsalzig, so sanft und rein. Wir schwimmen, kraulen, paddeln, plätschern, aalen uns in der nassen Wonne. Oh, welch herrliches, köstliches Wasser, wie ein Ölbad, nur viel frischer. Wir wissen beide, dass wir nicht ewig bleiben können und irgendwann entwinden wir uns diesem intensiv berückenden Erleben. Wir suchen noch ein paar Steine zum Andenken und Radeln weiter. In den Hügeln finden wir eine Bergidylle mit Ziegen und struppigen Galloway-Rindern. Hier fühlt man sich fast wie im Allgäu, wenngleich der Horizont tiefblaues Meer zeigt. Durch eine südländisch anmutende Hügellandschaft fahren wir weiter und gelangen zurück zum Hafen. Gegen 13 Uhr lichten wir den Heckanker und segeln zum Nordstrand, um Seehunde zu treffen. Die zeigen sich nicht und durch den Seegang mag Thilda mit ihrem langen Kiel die Nase nicht in den Wind stellen, so dass wir nicht ruhig ankern können. Wir kochen und brechen dann ohne Seehunde auf nach Grenaa. Es wird ein langes Gedümpel und mit dem letzten Licht des Tages legen wir wieder am Festland an. Wir waren in Anholt, unglaublich schöne Insel mit tollem Bäcker und das Wasser, was für ein einmaliges Wasser.

Am Freitag brechen wir gegen 10 Uhr bei ordentlichem Südwestwind mit 4-5 Beaufort auf. Seit Tagen spricht der Wetterbericht von einem Sturm aus West auf der Nordsee, der dann auch die Ostsee erreichen soll. Wir fahren erstmal einen Südkurs die Küste entlang. Ich sitze auf der Luvkante und habe den Pinnenausleger in der Hand, den haben wir vor der Reise durch Jens Winkler, den Bootsbauer unseres Vertrauens, reparieren lassen. Ich freue mich, dass das noch geklappt hat und genieße die Kränkung und die rasante Fahrt. Als bald haben wir das Westufer von Samsø querab und die Insel ist eine echte Augenweide. Ein herrlich sanftes Profil von geschwungenen Hügeln mit pastellfarbenen Sand- und Erdwällen und weichem Grün, einzelne Reetdachhäuschen. Die kleine Insel Tuno kommt in Sicht. Wir hatten überlegt, dort kurz anzuhalten, um einen Eindruck von der Insel zu bekommen, entschieden dann aber, dass auch ein kurzer Stop zu viel Zeit kostete. Wir wollen nach Juelsminde, um eine gute Ausgangsposition zu haben, um nach Middelfart zu kommen. Also Kursänderung nach Südwest, das passt, da der Wind noch ein wenig auf Süd geschwenkt hat. Einzig es fehlen uns 3 Seemeilen Karte. Nun ist es gegen 18 Uhr, da müssten wir die 3 Seemeilen bald passiert haben. Also auf nach Juelsminde. Allein der Wind lässt nach. Dann ist er ganz weg. Wieder dümpeln. Totale Flaute und plötzlich ist es dunkel. Wir beschließen, den Motor anzumachen, um ruhig und kontrolliert aus dieser doch prekären Situation zu kommen. Schließlich haben wir die kartenlose Zone überwunden. Der Wind frischt wieder auf und wir setzen die Segel wieder. Der Wind kommt aus Südwest, der nächste Hafen ist Juelsminde, südwestlich von uns. Kreuzen also. Im Stockdunkeln. Erstmal gehen wir auf einen Südostkurs und preschen los, mit 6 Knoten durch die Finsternis. Minütios verschiebt Felix die Navigationsdreiecke auf der Karte und befiehlt mir Kursänderungen. Ich fahre hoch am Wind, wir kreuzen ja, allerdings kann ich die Segel nur sehen, wenn ich sie anleuchte, genau wie den Kompass. Taschenlampen haben wir zum Glück genug. Meist fahre ich nach Gefühl, eine Komposition aus ge-



Belte von Middelfart

Küstenwache und Regenbogen



fühler Schräglage, Windzug um die Nase, Klang des Rauschens. Felix befiehlt eine Wende. Wir müssten doch bald da sein. Nochmal fünf Minuten Süd, dann wieder nach Westen. Ich vertraue so auf Felix und Thilda. Wenn man sich das Gefährliche der Situation wegdenkt, ist es ein Wahnsinns-Erlebnis. Wind, Wellen, Rauschen, es ist nicht kalt, angenehme nächtliche Sommerluft. Es ist halb vier und es dämmt, als wir endlich im Hafen sind.

Der Samstag ist wiederum von Kreuzen geprägt. Südwest um die 5 und es geht nach Middelfart. Anfangs scheint es schnell zu gehen. Im Nu sind wir an der Küste Fynens ein bisschen westlich der Halbinsel, vor der wir gestern Nacht schon mal gewendet haben. Dann machen wir einen großen Schlag zurück Richtung Festland, gelangen in die Bucht unterhalb Juelsminde. Zwischendurch haben wir sogar wieder ein Reff gesetzt. Dann können wir sogar die Brücke, die Fynen mit dem Festland verbindet, sehen. Doch immer wieder müssen wir Schläge zurück machen. Hin und her, langsam, sehr langsam kommen wir näher. Andere Segler treffen wir, die viel mehr Höhe laufen können. Kann ja sein, bei anderen Bootstypen. Aber dann kommt ein anderes Folke, wir sind schneller als die. Aber die laufen viel mehr Höhe und so bleiben wir deutlich zurück. Frustrierend. Was machen wir falsch? Schließlich gelangen wir vorbei an Federica nach Middelfart. In den Stadthafen ist kein Platz für uns, also beschließen wir, doch zum Außenhafen im Süden zu segeln. Der Wind hat wieder deutlich abgenommen und wir werden sehr langsam, dann kriechen wir nur noch dahin. Dabei ist das Ambiente unsäglich schön. Wir segeln durch flussähnliche Belte, das Wasser ist ruhig, die Ufer sind beiderseits mit dichten Laubwäldern gesäumt. Getrübt wird diese Idylle von einer Entdeckung, die Felix macht. Wir wunderten uns heute, dass das Boot doch recht viel Wasser zog und wir gehörig pumpen mussten. Nun hat sich der Käpt'n auf die Suche gemacht und im vorderen Bereich der Bilge am Vorsteven in Mastnähe ein regelrechtes Rinnsal entdeckt. Ein Loch im Boot, ein Leck... Wir beschließen, den Bootsbauer unseres Vertrauens Jens Winkler an-

zurufen. Er sagt, wir sollten mal Tauchen gehen und schauen, ob die Struktur von außen schön glatt ist oder ob es eine Stufe gibt. Auf alle Fälle sollten wir gemäßigt zurückfahren, nötigenfalls gar nur unter Motor. Die Stimmung sinkt. Von Middelfart nach Kiel unter Motor oder Thilda hier allein zurücklassen. Schließlich liegen wir im Hafen und sind ziemlich frustriert. Zum Glück ist Felix Optimist und Macher. Wir planen den morgigen Tag. 1. Tauchen und gucken, dass alles schön glatt ist. 2. LötKolben finden, um die Kontakte unserer zweiten Pumpe zu flicken. 3. Den Mast noch mal ordentlich trimmen. Schau mer mal.

Sonntag beginnt vielversprechend. Direkt uns gegenüber liegt eine Yacht, die tatsächlich einen LötKolben führt. Beim Tauchen finde ich alles glatt und der Mast steht bald wieder schön getrimmt. Ist auch besser so, denn heute hat es wieder 6 Windstärken aus Südwest. Mit einem flauen Gefühl und einem Reff machen wir uns gegen 12:30 Uhr auf nach Aero. Herrliches Segeln hoch am Wind und nach 2 Stunden segeln wir mit der Fock in den Hafen. Das Anlegemanöver braucht einen zweiten Anlauf, gelingt aber problemlos. Wir kochen etwas, gönnen Thilda etwas Ruhe und als der Wind leicht abgenommen hat, gehen wir 1½ Stunden später wieder raus. Auf zum Allsund. Vielleicht kommt morgen der Westwind und dann können wir die Landabdeckung gut gebrauchen. Wiederum nimmt uns ein anderes Folke viel Höhe ab, sei's drum, wir sind halt auch ein Oldtimer. Als wir bei wiederum deutlich abgeflautem Wind langsam um die Ecke in den Allsund kriechen, dunkelt es wieder. Weit kommen wir heute nicht mehr, Ballebrö scheint realistisch, ein kleiner Hafen neben dem Fähranleger. Die Hafeneinfahrt ist nicht beleuchtet. Ein Lattenzaun mit rotem und grünem Aufkleber. Langsam pirschen wir uns heran, finden den Eingang und liegen dann zwischen kleinen Ruder- und Fischerbooten.

Am Montag ist dann endlich der Westwind da. Gegen 10 Uhr brechen wir mit einem Schmetterling auf zur Biegung des Als-



*Felix segelt raus
aus Langör*

sunds nach Süden und sind dann mit Halbwind nach einer Stunde in Sonderborg. Dort legen wir vor der Klappbrö an und gehen kurz in die Stadt, um nochmals die Windansage zu verifizieren. Auf DLF hieß es 7-8 in Böen 9-10. Die Hafenmeister sagen, es seien 7-8. Gegen 14 Uhr legen wir wieder ab, die Klappbrö soll in 10 Minuten öffnen und wir haben erstmal nicht gerefft, da-

mit wir unter der Brücke nicht verhungern. Aufgrund der starken Böen beschließen wir um 14.06 Uhr, doch zu reffen, fahren noch 2 Kreise und dann rechtzeitig durch die Brücke. Dann geht es raus auf die Flensburger Förde. Mächtige Wellen rollen heran. Als wir einen Schauer kommen sehen, beschließt Felix, das Groß runter zu nehmen. Allein mit der Fock machen wir auch noch 6 Knoten. Dann vertüddeln sich die Fockschoten und ich muss aufs Vordeck. Wir nehmen die Fock runter, 15 Minuten brauche ich, um das Wirrwarr zu lösen. Währenddessen werde ich vorne ordentlich geschaukelt, kämpfe mit der Übelkeit und wir machen ohne Segel eine Seemeile. Zur Beruhigung darf ich wieder an die Pinne. Dann tauschen wir die Fock gegen die Sturmfock und fahren endlich in die Landabdeckung. Draußen auf dem Meer bemerken wir ein Schiff der Küstenwache, das eine ganze Weile neben uns herfährt. Darüber spannt sich ein doppelter Regenbogen. Vorbei an Schleimünde nehmen wir Kurs auf das Zirkuszelt von Damp. Mit der Sturmfock fahren wir hoch am Wind die Einfahrt hoch und finden noch ein Plätzchen bei den Gastliegern, die freundlicherweise zusammenrücken. Es ist fast kein Wasser mehr im Hafen, einige Boote stehen auf dem Kiel. Damp haut uns nicht vom Hocker und wir gehen bald in die Kojen.

Am Dienstag brechen wir gegen 10:30 Uhr auf. Der Wind hat auf 5-6 abgenommen und etwas auf Nordwest gedreht. Erstmal segeln wir schön nah am Land, damit die Wellen nicht gar so hoch werden. Dann queren wir die Eckernförder Bucht. Durch das Ausbaumen der Fock können wir die Stabilität erhöhen, dann um den westlichen Zipfel der Kieler Bucht und vorbei an Schilksee. Hier hat es noch mal ein paar schöne Böen und wir begreifen nun, dass man die auch schön ausfahren kann, indem man ordentlich anlvut. Schon sind wir am Falkensteiner Leuchtturm. Da bemerkt Felix, dass er vergessen hat, Sabine anzurufen, um unsere Ankunftszeit zu präzisieren und überhaupt zu melden, dass alles gut ist. Sie war auch schon etwas in Sorge, da vor allem der letzte Tag mit schwerem Wind in den Nachrichten

Der Alumast kommt an Bord

- pflegeleicht
- Mastgewicht 33kg
- einfach zu trimmen

für Fahrtensegler:

Segel können mit Mastrutschern gesetzt werden

Optional:
Reffeinrichtung
Beleuchtung
Genakerfall usw.

für Regattasegler:

Regelkonform
Regattapraxis
Kieler Woche 1. Platz
Goldpokal 2008
12. Platz
Rolling Home 2007
3. Platz
Alubäume auf Lager

Fragen Sie nach unserem speziellen Segeldesign für Alumasten!

FOLKE SPARS
by Haase Segel & John Mast

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

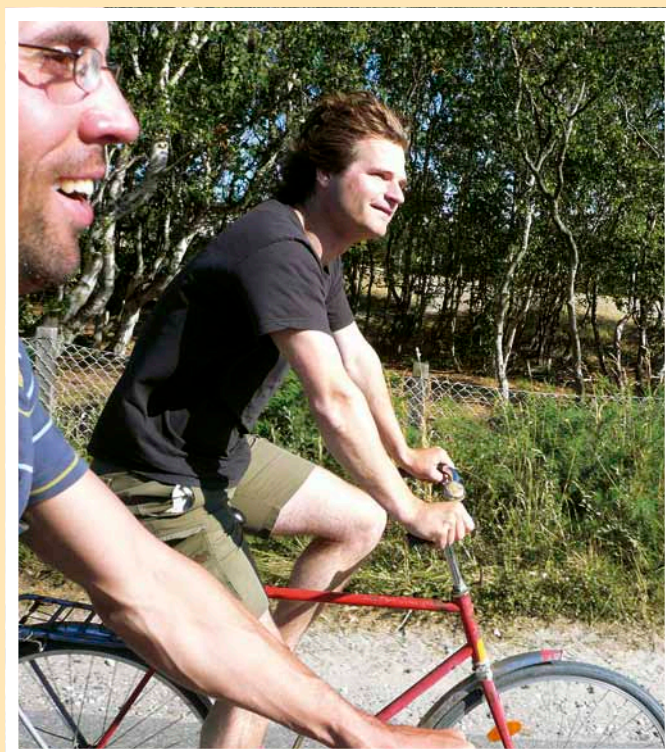
HAASE SEGEL



Schleimünde



war. Wir queren die Innenförde. Claudia ist mit Angela im Pennekamp und wartet wohl schon auf uns. In unseren Heimathafen beim SC Baltic segeln wir ohne viel Aufhebens und sind nach 3 h da. Ein großes Wiedersehen nach einer großen Reise, die wir nach dem Aufklaren des Boots im heimatischen Pennekamp Cafe ausklingen lassen. Felix schreibt deren letzten Logbucheintrag: Ende einer legendären Reise!



Abwechslung auf Anholt



Vor Heckanker auf Anholt



EINLADUNG

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung zur Jahreshauptversammlung 2008

Datum: Sonnabend, 22. November 2008, Beginn 14.00 Uhr

Ort: Restaurant Segelclub Eckernförde, Am Ort 2, 24340 Eckernförde

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 1.1 Wahl des/der Protokollführer/in
- 1.2 Ehrungen und Gedenken
2. Bericht des Vorstandes
- 2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden
- 2.2 Bericht des Sportwartes
- 2.3 Bericht des technischen Obmannes
- 2.4 Bericht des Pressewartes
- 2.5 Bericht des Kassenwartes
- 2.6 Bericht der Kassenprüfung
3. Entlastung des Vorstandes
4. Neuwahlen
 - des 2. Vorsitzenden
 - des Technischen Obmanns
 - des WEB Administrators (Bestätigung)
 - des 2. Kassenprüfers
5. Diskussion und Abstimmung über Änderung der DFV-Satzung (Neuer Textvorschlag s. Anlage)
6. Bericht Chairmann N.F.I.A.
7. Planungen 2009 und weitere Jahre
8. Planung der JHV 2009

9. Haushaltsbeschlussfassung

10. Verschiedenes

Zeitplan der JHV:

Beginn der Versammlung 14.00 Uhr

Pause entsprechend dem Verlauf der Versammlung

Ende der Versammlung ca. 18.00 Uhr

Versammlungsort: Restaurant Segelclub Eckernförde
Am Ort 2

24340 Eckernförde

Tel. Restaurant: 04351/8 11 12

Tel. Segelclub: 04351/8 11 43

Von Seiten der Flotte Eckernförde ist ein Schleswig-Holstein-Buffer nach der Versammlung im Clubrestaurant des SCE geordert, Kostenbeitrag 10,- € pro Person.

Wer bei den Eck-Days gesegelt ist weiß, dass hier von etwas besonders Gutem die Rede ist.

Die Berliner kommen mit Reisebus (ca. 30 Personen) und planen für alle, die nicht an der Versammlung teilnehmen, eine Fahrt in die historische Grachtenstadt Friedrichstadt. Interessenten sollten sich zeitig bei HPM melden. (Heinz-Peter Müller, Scharfe Lanke 79a, 13595 Berlin, Tel. 362 47 62, Fax. 362 60 50, E-Mail: hpm-immo@arcor.de)

Die beantragten Satzungsänderungen im Detail...

Die Satzung der DFV soll in folgenden Punkten auf Antrag des Vorstandes geändert werden: Geplante Streichungen im Text **durchgestrichen**, Hinzufügungen bzw. Ersatzformulierungen im Text **unterstrichen**. Bei der Jahreshauptversammlung wird über diesen Satzungsentwurf diskutiert und abgestimmt werden.

1. Die Deutsche Folkeboot Vereinigung e. V (DFV) ist ein Zusammenschluss von Personen zur Förderung des Segelsports mit **Nordischen** Folkebooten nach den Zeichnungen und Bauvorschriften der **NFIA Skandinavischen Folkeboot Verbandes**. Die Vereinigung hat ihren Sitz in Kiel. Sie ist im Vereinsregister des Amtsgerichts (AG) Kiel unter der Nr. 1929 eingetragen.

2. Die DFV e. V. verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnittes „steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung (AO). Zweck der **Vereinigung** ist die Förderung des Segelsports und der Jugendarbeit mit **Nordischen** Folkebooten. Der Satzungszweck wird verwirklicht; insbesondere durch die Unterstützung von Regattaveranstaltungen, der Fahrtensegelei und Trainingsveranstaltungen sowie der Ausbildung jugendlicher Segler.

Die **Vereinigung** ist selbstlos tätig, **er sie** verfolgt **keine**

wirtschaftlichen nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Mittel der **Vereinigung** dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der **Vereinigung**.

Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Vereinigung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen **aus Mitteln der Vereinigung** begünstigt werden. Bei Auflösung der Vereinigung **oder bei Wegfall steuerlich begünstigter Zwecke** fällt das Vermögen der **Vereinigung** an den Deutschen Segler-Verband (DSV), der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Zwecke zu verwenden hat.

3. Mitglieder der DFV können alle unbescholtenen Personen jeden Alters werden, die dem unter Ziffer 2 genannten Zweck zustimmen und die Bestimmungen und Beschlüsse der DFV als verbindlich anerkennen.



Auch juristische Personen können Mitglied der Vereinigung werden.

Den Beitritt zur DFV können unbescholtene Personen jeden Alters durch schriftliche Erklärung beantragen. Minderjährige fügen die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters bei. Über den Aufnahmeantrag entscheidet der Vorstand.

Der Austritt erfolgt durch formlose, schriftliche Erklärung mit einer Monatsfrist Vierteljahresfrist zum Ende des laufenden Geschäftsjahres, das in der Beitragsordnung definiert ist Jahres, bei minderjährigen Mitgliedern durch schriftliche Mitteilung des gesetzlichen Vertreters.

Mitglieder können durch Beschluss des Vorstandes ausgeschlossen werden, wenn sie mit ihren Beitragszahlungen mit mehr als zwei Jahresbeiträgen im Rückstand sind, oder wenn sie nicht mehr den Bedingungen der Ziffer 3 genügen. Der Ausschluss ist den Mitgliedern schriftlich-formlos, aber formlos schriftlich mitzuteilen.

Der jährlich im Voraus zu entrichtende Beitrag wird durch die Mitgliederversammlung festgesetzt. Über die Höhe des Beitrags für juristische Personen entscheidet der Vorstand.

4. Organe der DFV sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand.

5. Die Mitgliederversammlung tagt mindestens einmal im Jahr. Sie wird nach mit Einladung durch den Vorstand einberufen.

Die Einladung soll vier Wochen vor Beginn der Veranstaltung schriftlich an jedes Mitglied ergehen und muss von einer Tagesordnung begleitet sein.

Jedes erschieneneanwesende Mitglied hat eine Stimme. Beschlüsse, einschließlich satzungsändernder Beschlüsse, werden mit Ausnahme von Ziffer 14 11 (Auflösung) mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen - in der Regel in offener Wahl, soweit nichts gegenteiligesGegenteiliges vorher beantragt wird - gefasst.

Die Mitgliederversammlung wählt insbesondere den Vorstand und zwei Kassenprüfer, die der Versammlung berichten und die Entlastung des Vorstandes beantragen.

Ein erschiedenesanwesendes Mitglied, das von der Mitgliederversammlung gewählt wird, hat über die Mitgliederversammlung und die gefassten Beschlüsse ein einfaches Protokoll zu fertigen, das vom Vorsitzenden zu unterzeichnen ist.

6. Der Vorstand besteht aus 7-sieben volljährigen Personen, die von der Mitgliederversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt werden. Wiederwahl ist zulässig. Falls die Mitgliederversammlung nicht eine geheime Wahl oder Wahl durch Stimmkarten beantragt, erfolgt die Wahl der Vorstandsmitglieder durch offene Stimmabgabe mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Der Vorstand bleibt bis zur Neuwahl im Amt.

Sämtliche Vorstandsmitglieder arbeiten ehrenamtlich.

Der Vorsitzende vertritt den Verein im Sinne des § 26 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Der Vorstand ist verpflichtet, in alle namens des Vereins abzuschließenden Verträge Bestimmungen aufzunehmen, daßdass die Vereinigung Mitglieder des Vereins nur mit dem Vermögen der Vereinigung Vereinsvermögen haftet.

Der Vorstand setzt sich zusammen aus:

- a) dem Vorsitzenden
- b) dem stellvertretenden Vorsitzenden und Geschäftsführer
- c) dem SchatzmeisterKassenwart und Geschäftsführer

d) dem Pressewart und FolkeNews Redakteur

e) dem Folke-News RedakteurWEB Administrator

f) dem technischen Obmann

g) dem Sportwart

Der Vorstand hat das Recht, ein Mitglied des Vorstandes mit der Geschäftsführung zu betrauen.

Der Vorstand hat das Recht, nach Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes während der Amtsperiode sich durch Zuwahl zu ergänzen ein Ersatz-Mitglied hinzu zu wählen.

Der Vorstand hat das Recht, internationalen Verbänden beizutreten.

Auf Antrag von mindestens vier Folkeboot-Flotten, vertreten durch ihre Obleute, muss binnen sechs Wochen eine Mitgliederbefragung zu wichtigen Themen durchgeführt werden. Die DFV sieht die regionale Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder in Flottenbereichen, aufgeteilt auf die Reviere, in denen Nordische Folkeboote gesegelt werden, vor.

Die Gründung einer Flotte bedarf der Zustimmung der DFV und unterliegt den Anforderungen des Vereinsrechts.

Auf Antrag von mindestens vier Folkeboot-Flotten, vertreten durch ihre Obleute, muss binnen sechs Wochen eine Mitgliederversammlung durchgeführt werden.

7. Die DFV sieht eine regionale Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder durch eine Aufteilung in regionale deutsche Flottenbereiche vor analog der Gliederung des Deutschen Segler Verbandes (DSV) bzw. den Flottenbereichen vor:

Bayern

Berlin

Bremen

Bodensee

Hamburg

Mittelrhein/Neckar

Niedersachsen

Nordrhein-Westfalen

Mecklenburg-Vorpommern aufgeteilt in:

a) Wismar

b) Rostock-Warnemünde

c) Stralsund

Schleswig-Holstein aufgeteilt in:

a) Flensburg

b) Schleswig

c) Eckernförde

d) Kiel

e) Fehmarn

f) Lübeck-Travemünde

8. Die Erteilung der Segelnummern und der Vermessungsbescheinigungen erfolgt wie bisher durch den DSV.

9. Die DFV kann Ausschreibungen für Wettfahrten der Folkeboot-Klasse veranlassen.

10. Für die Wettfahrtbeteiligung gelten die Regeln und Ordnungsvorschriften des DSV und oder des ausschreibenden Vereins.

11. Für die Auflösung der DFV, über die gegebenenfalls auf einer Mitgliederversammlung abzustimmen ist, bedarf es mindestens 2/3 der abgegebenen gültigen Stimmen. Beschlüsse über die künftige Übertragung des Vermögens auf den DSV gemäß Ziffer 2 Absatz 3 dürfen erst nach Einwilligung des Finanzamtes ausgeführt werden erfolgen.



Der diesjährige Goldpokal wurde vom Flensburger Segel Club in Zusammenarbeit mit der Flotte Flensburg hervorragend organisiert und ausgerichtet und auf der Innenförde zwischen Glücksburg und Holnis ausgesegelt. 66 Mannschaften hatten gemeldet; davon 11 aus Dänemark, 5 aus Schweden, 3 aus den USA und 1 aus Finnland. Bei südwestlichen Winden um 4-5 Windstärken konnten die 6 ausgeschriebenen Wettfahrten

programmgemäß absolviert werden.

Zwischen den Crews um Sören Kästel aus Dänemark, Christoph Nielsen und Ulf Kipcke (beide Deutschland) entwickelte sich ein spannender Dreikampf. Am Ende hatte der Däne die Nase vorn und gewann wie im Vorjahr den Pokal.

Das Gesamtergebnis auf www.folkeboot.de

Auch das Rahmenprogramm war bestens organisiert. Jeder Wettfahrttag endete mit einem (oder mehreren) Bier(en) am Steg. Die offiziellen Veranstaltungen zur Eröffnung und zur Schlusszeremonie wurden begleitet von großartigen Buffets, bei denen jeder Teilnehmer auf seine kulinarischen Kosten kam. Und auch der Empfang auf dem Glücksburger Schloss war ein tolles Highlight.

Danke an den FSC und die Flotte Glücksburg um Robert Winkler für diese tolle Veran-

staltung. Sie wird allen in bester Erinnerung bleiben.

Der Goldpokal 2009 wird in Schweden stattfinden, und zwar in Marstrand, beim GKSS (Königl. Göteborg Yacht Club), während KW 31, 2009. Vorläufiges Programm: 26/7: Registrierung, Vermessung. 27/7-30/7: Regatten.

Marstrand ist Schwedens selbsterklärte Segelhauptstadt, sehr schön, etwa 30 km nördlich von Göteborg an der Westküste gelegen.

Einladung und weitere Informationen folgen im nächsten Heft.

Anm. der Red.: Uns erreichten zum Goldpokal 2008 zahlreiche tolle Fotos von Gudrun Gießler-Petersen (darunter alle obenstehenden - vielen Dank), jedoch nur so wenig Text, dass wir an dieser Stelle auf die Homepage der DFV verweisen und auf die, die dabeigewesen sind. Lasst's Euch direkt erzählen, Leute.



Jetzt zu haben: Collage-Poster mit Rissen und Plänen des Nordischen Folkeboots in Holz, 1942-1976

Die Bootsrissen umfassen das Sujet Folkeboot in technischen Aspekten, Segelriss, Bootslinienriss, Bauübersichtsplan, unmaßstäblich gemäß Quellenverzeichnis.

Posterformat: DIN A2 (420 x 594 mm), Papier 200 g Offsetpapier matt

Poster 1: Fond mit hellgelbem Verlauf hinterlegt, Risse freigelegt, Poster 2: schwarz/weiß

Preis: Poster 25,- Euro, Verpackung: 2,50 Euro, Versandkosten: 6,90 Euro, Gesamtpreis 34,40 Euro inkl. MwSt.

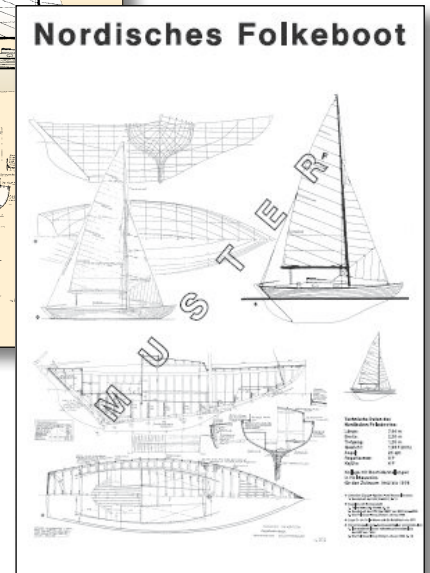
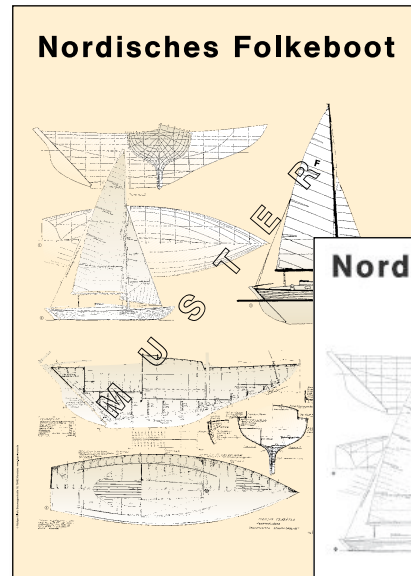
Bestellungen bei:

Kassenwart Hans Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen, Telefon 041 01-461 33, Mo-Fr 18-19 Uhr

Lieferung: Rüdiger Ullrich, Brauneggerstraße 16, 78462 Konstanz

Bezahlung: Zahlungsbedingungen wie bei DFV-Artikel, jedoch Überweisung an Rüdiger Ullrich, Kennwort Collage-NF, Deutsche Bank Konstanz, Konto-Nr. 0561 837, BLZ 690 700 24 - die Überweisung gilt als Bestellung.

Bei Fragen bitte einfach Rüdiger anrufen (Telefon 0 75 31 - 1 64 76).



Leserbrief:

Doyle Raudaschl gratuliert Christoph Nielsen mit seiner Crew Torben Dehn und Krzysztof Paschke zum Gewinn der Deutschen Meisterschaft 2008 und dem Vize-Titel beim Gold Cup, der inoffiziellen Weltmeistermeister 2008.

Christoph hat auch im diesem Jahr im Nordischen Folkeboot mit unseren Segeln (A 26 KSR Großsegel sowie A 26 TRT Vorsegel aus Ripstop Tuch) große Erfolge erzielt.

Das Team konnte nach 2004 und 2006 auch die diesjährige Deutsche Meisterschaft souverän für sich entscheiden. Bereits nach 6 Wettfahrten (4 erste Plätze, 1 dritter und 1 vierter Platz) stand das Team im 58 Mannschaften starkem Feld als Sieger fest. Beim Gold Cup wurde Christoph mit seiner Crew von 66 Teilnehmern aus 5 Nationen hervorragender Zweiter.



Florian Raudaschl (Foto: Raudaschl)

Wir gratulieren der Siegermannschaft!

Noch eine Anmerkung in eigener Sache: Leider kam es 2007 und auch in diesem Jahr zu Unregelmäßigkeiten bei der Vermessung der Vorsegel. Wir haben für die Produktion unserer Vorsegel auf die alte und somit falsche Internetdarstellung zur Vermessung zurückgegriffen.

Ein Fehler, der nicht passieren darf.

Ich möchte mich an dieser Stelle für die Unannehmlichkeiten und den Euch entstandenen Ärger entschuldigen. Wie gesagt, ein Fehler, der nicht passieren darf.

Wir bei Raudaschl sind immer bemüht, die besten und

schnellsten Segel zu bauen, d.h. auch optimal in der Größe und Ausnutzung der maximalen Abmessung gem. den geltenden Klassenvorschriften und aktuellen Vermessungsmethoden.

In diesem Bereich, sowie der Warenausgangskontrolle werden wir unsere Organisation verbessern und haben jetzt nach meiner eigenen Olympiakampagne wieder mehr Ressourcen frei.

Zur Deutschen Meisterschaft 2009 in Berlin werde ich oder ein Mitarbeiter unserer Firma bei der Vermessung anwesend sein und wenn nötig Änderungen oder Wünsche direkt vor Ort entgegennehmen.

Für Fragen stehen Euch neben mir auch Eure Experten Walter Muhs und die Crew der Chiquita gerne zur Verfügung.

Kommt gut über den Winter und eine erfolgreiche Saison 2009!

Florian Raudaschl



Die Hamburger Meisterschaft 2008 beim MSC auf dem Mühlenberger Loch



Die Hamburger Folkebootflotte kann sich glücklich schätzen, dass ihre Flottenmeisterschaft seit Jahren vom Mühlenberger SC auf dem sog. Mühlenberger Loch veranstaltet wird. Bernd Krivohlavek als erfahrener Wettfahrtsleiter hat ein eingespieltes Team zusammen, das die zuweilen schwierigen Wasser- und Windbedingungen gegenüber Blankenese souverän meistert. Dazu kommt die perfekte Gastronomie im Clubhaus nach der Regatta. Wie im vergangenen Jahr hatte Flottenobfrau Ute Kowitz für ein paar nette Kleinigkeiten gesorgt und ebenso für ein Stegfrühstück am Sonntagmittag, weil vor einigen Monaten bei Ute und Jan eine kleine Tochter die Crew vervollständigt. Nicht vergessen wollen wir Olaf Treu, der mit seiner „Svea“ am Sonnabend einen Teil der Flotte von Wedel zur Bahn geschleppt hat.

Trotz der verhältnismäßig kurzen Kreuzgänge (nur einer hat wegen des Starts aus der Mitte am Ponton die volle Länge) ergeben sich gerade bei wenig Wind erstaunliche Abstände. Da hilft es schon, wenn man downhill gut ins Laufen kommt oder einen vermässelten Start ausbügeln kann.

Mit 10 Booten am Start schaffen wir den Schwerpunkt. Wer von anderen Revieren das jetzt milde belächelt, der komme am besten selbst mal vorbei, um das Blankeneser Revier kennen zu lernen, zumal der Kran in Wedel dann umsonst ist. Erwähnt sei noch, dass zwei Crews als Ehepaar antraten - und das gut hinbekamen, Hut ab!

Blickt man auf die Ergebnisliste, so weist sie auf den Positionen 1 und 2 die gleichen Steuerleute auf wie im vergangenen Jahr: Klaus Pollähn vor

Kai Louwien, dahinter Christian Wedemeyer (Ger 926) und Thomas Behrens (Ger 756).

Hier das Kurzprotokoll der Wettfahrten: Nr 1: Bei OSO um 2 führt Kai L. nach der Startkreuz, verliert die Führung auf der 2. Kreuz durch einen Schlag zum Hauptstrom an „Fun“, der sie behält. Einige Dreher sorgen downhill für Verwerfungen.

Nr 2: Start-Ziel für 864, dahinter 854 mit Inga und Jörn Lissow, dann 756 und 707.

Nr 3: Deutlich mehr Wind, Ost 4-5. Nun kamen die schweren Crews zum Laufen: Kai mit 707 vor 864, 535 Ove Simonen.

Nr 4: Kai verlor einen ersten Platz wegen Frühstart an Jan Kowitz (Ger 37), dahinter 926 und 864 - an der ersten Tonne noch Letzter.

Nr. 5: Kai ließ nichts anbrennen: 707, 864, 926, 756.

Endstand: 864, Gebr. Pollähn + Michael Rüter, 707 Kai

Louwien, dann 926, Chr. Wedemeyer und 756, Thomas Behrens.

Bleibt zu erwähnen, dass bei starkem Ostwind am Sonntag alle drei Wettfahrten vor Hochwasser beendet waren. Außer den Folkes segelten die J-24 ihre Hamburger Meisterschaft mit starker Norddeutscher Besetzung; die Bahn teilten wir uns außerdem mit Jollen und Kuttern. Da muss auch eine starke Wettfahrtsleitung, die links startet und rechts Ziel nimmt, zuweilen durchatmen. Unser Fazit: Eine Regatta, mit der jeder zufrieden sein konnte.

Rolf Pollähn



Verkaufe außergewöhnliches Einzelstück!

„Das Dinghi zum Folkeboot“, geklinkert Lärche/Eiche, Abmessungen ca. 2,10 m x 1,05 m traditioneller Riss-Doppelender, Gewicht ca: 35 kg, Tragfähigkeit: 2 Erwachsene + Einkäufe. Zubehör: 2 Stk. Riemen lederbenäht, Ruderrollen und Wriggbeschlag, herausnehmbare Bodenbretter, feste Ruderducht, Schleppösen - durchgebolzt an Vor- & Achtersteven, umlaufender Fendertampen ca. 4 - 5 cm Durchmesser, Ganz-Persenning (weiß), Baujahr 1998, Einzelanfertigung Werftbau.

Preis komplett Euro VB: 2.150,-

Kontakt: Tel: 040 - 8 79 30 42 · E-Mail: wrigae@web.de



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender

Dr. Karl-Peter Nielsen,
Jägerstr. 13a, 12209 Berlin,
0 30/3 27 96 70, Fax 0 30/32 79 67 27
dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

2. Vorsitzender

Klaus Löffler,
Sandstr. 36, 13593 Berlin, 0 30/3 62 60 01
romieundkloe@t-online.de

Kassenwart

Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
0 41 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
0 25 32/70 90, Fax 0 25 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: DEUTDEDB210
IBAN: DE 07 2107 0024 0035 1916 00

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner

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

Berlin

Rainer Birkenstock
Mommensenstr. 62, 10629 Berlin
Tel. 0 30/881 12 67, Fax 881 57 24
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. 0 46 24/80 08 75, folke-klaus@t-online.de

V-Mann Folke Junior:

Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 44 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
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91
presse@folkeboot.de

Satz und Druck:

Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 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 28. 11. 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: 0 40/82 72 10

Kiel

Fritz Lübke, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 0 43 49/90 97 98

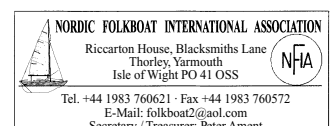
Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Mölnese, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde siehe Flotten-Obleute

iits gmbh

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

INTERNET-LINK:

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



Die FOLKE NEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

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

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden



Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung !



Jean-Baptiste Descamps
Ebereschenstr. 10
59557 Lippstadt
Tel. 02941-7426499
Bootseigner FG 35
Flotte Möhnesee

Dr. Willem Baan
Unterleberg 33
45219 Essen
Tel. 02054-16555
Bootseigner FG 1054
Flotte Essen

Corinna Herzog
Stemmering 36
45259 Essen
Tel. 0201-464024
Flotte Essen

Michael Schwill
Schürmannstr. 19 B
45136 Essen
Tel. 0201-5658230
Flotte Essen

Thomas Vallbracht
Ringstr. 7
58091 Hagen
Tel. 0162-28224632
email: tvallbracht@web.de
Bootseigner FS 659

Christoph Huber
Gottliebstr. 32
78462 Konstanz
Tel. 07531-22879
email: ch.huber@web.de
Flotte Bodensee

Oliver Kaiser
Baderweg 49
45259 Essen
Tel. 0178-4858742
Flotte Essen

Stefan Dunkel
Saarbrücker Str. 41
45138 Essen
Tel. 0151-17878509
Flotte Essen

Jochem Boegner
Hofringstr. 53
45138 Essen
Tel. 0201-8732166
email: h.j.boegner@vodafone.de
Bootseigner FG 563
Flotte Essen

Gerhard Schmidt
Lilienbarg 2 D
21220 Sevetal
Tel. 04185-3381
email: gs505@freenet.de
Bootseigner FG 434
Flotte Kiel

Jan Reichert
Von-Axen-Str. 5
22083 Hamburg
Tel. 0160-97339896
email: jan.reichert@gmx.de
Bootseigner FS 955
Flotte Lübeck

Gerda Kamp
Schellstr. 31
45134 Essen
Flotte Essen

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

„Männliche Mordlust, weibliche Weisheit“

So reißerisch kündigt der Verlag diesen „eleganten Segelthriller“ an. Nun ja, ausreichend Tiefdruckgebiete gab es diesen Sommer ja, sodass man durchaus mal in einer Segelpause einen Schmöker ergreifen konnte. Diesmal hatte ich mir also „Das Geheimnis der Steilküste“, Erstlingsroman von Clemens Richter, anstelle eines Segelberichtes ausgesucht. Mal was Spannendes, ohne allzu weit den gängigen Spielfilmen, in denen quasi immer irgendein Schiff sinken muss, nachzueifern, zieht der erfahrene Seemann und Autor den Leser in seinen Bann, wenn er mit seiner Geschichte beginnt und sich mit seiner Yawl und einem Kumpel aus der Schlei heraus gen dänische Südsee aufmacht, wo das Abenteuer beginnt.

Dabei ist das Schöne, dass für jeden Ostsee-Segler nur allzu bekannte Orte wie auch markante Details das Geschehen säumen, was den Leser die

Geschichte viel lebendiger miterleben lässt. Detailgetreu beschreibt er den Ankerplatz neben dem kleinen Hafen auf der „hüggeligen“ Insel Lyo, bevor er genau mit den navigatorischen Gegebenheiten, die die Ansteuerung Faaborgs ausmachen, weiter in die Inselwelt eintaucht.

Wie alle, die von der dänischen Südsee so begeistert sind und immer wieder gerne dort ihren Urlaub verbringen, versucht auch der Held des Buches, Schriftsteller, dort zu sich selbst zu finden, Ruhe in sein Inneres einkehren zu lassen und die Gedanken schweifen zu lassen, sodass sein Roman, dessen Geschichte zwar in groben Ansätzen steht, aber dennoch nicht zu Gefallen vermag, reif für den nötigen Feinschliff werde. Dummerweise gelangt das Manuskript und mit ihm das brennende Thema des Buches, nämlich der Terror auf den Meeren, in falsche

Hände und damit nimmt eine verhängnisvolle Geschichte ihren Lauf.

In dem Manuskript sind nämlich Anleitungen enthalten, die es Hobby-Bastlern und eben auch potenziellen Terroristen ermöglicht, große Schiffe mit den allereinfachsten Mitteln zu versenken.

Auf lebensgefährliche Weise mischen sich dann noch ein paar dunkle Frauen und mysteriöse Figuren ein, die ein finsternes Interesse an dem Romanmanuskript haben. Es ist ende Oktober, und ein dramatisches Finale kündigt sich an...

Ein Buch, das trotz der Detailbeschreibungen von Inselwelt und nautischen Gegebenheiten niemals an Spannung verliert, und das, da es im Herbst spielt, perfekt für die kalte Jahreszeit



ist, um die Tage bis zur neuen Saison zu verkürzen.

Rainer Hellmann

Clemens Richter:
Das Geheimnis der Steilküste
Delius-Klasing Verlag
Bielefeld 2008
ISBN 978-3-7688-2483-5
kartoniert, 286 Seiten
12,00 Euro



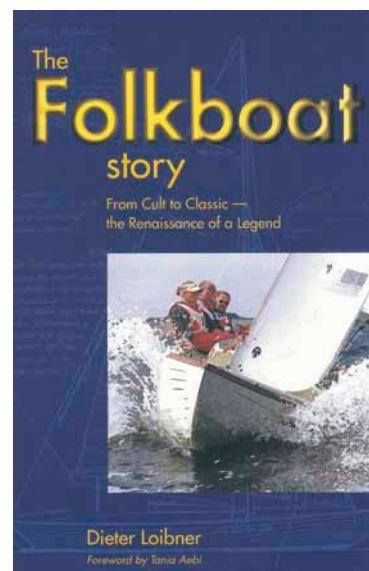
Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



- | | |
|--------------------------|------------|
| 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 |

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



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.

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE BERLIN

Im Internet www.folkeboot-berlin.de lassen sich gerade zwei Ostsee-Rund-Törns im Folkeboot direkt vergleichen. TADORNA und ARBUJAD haben beide die Ostsee gegen den Uhrzeigersinn umrundet.

FLOTTE BERLIN

HPM organisiert wieder mal die Rewise der Berliner Fraktion zur Jahreshauptversammlung nach Eckernförde: Busfahrt, Mittagessen in der Schiffergesellschaft, Lübeck, Schleswig-Holstein-Buffer, Übernachtung im Landhotel Gammelby, wahrscheinlich Ausflug nach Friedrichstadt und auf der Rückfahrt Grünkohlessen nahe Schaalsee.

FLOTTE BODENSEE

Auf der INTERBOOT Messe in Friedrichshafen präsentierte die Flotte Bodensee mit großer Resonanz im Freigelände ein Nordisches Folkeboot und brachte den Besuchern die Aktivitäten der Flotte nahe. Rund 80 Boote umfasst die „Bodensee-Folkeboot-Familie“, zu der sich einträchtig Österreicher, Schweizer und Deutsche zusammengeschlossen haben.

VERKAUF

**Nord. Folkeboot, Lindbau 1970, erstklassiger Zustand, keine überflüssigen Beschläge und Basteleien, Folkeboot pur. Preis: 17.500 Euro
Tel.: 04 21-21 32 77 oder 01 75-9 35 36 83**



DAS PARADIES HABE ICH MIR IMMER ALS EINE ART BIBLIOTHEK VORGESTELLT.

Jorge Louis Borges

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



Paschen Evolution Bibliothek



Partner des
Deutschen
Buchpreises

PASCHEN
125 JAHRE
MADE IN GERMANY