

# FOLKE**NEWS**

Nummer 3/2009  
3. Quartal

7,50 €

67 Jahre  
Folkeboot



**Jubiläum: 50 Jahre Flotte Essen**

**Regatten: DM, Goldpokal, San Francisco ...**

**Törn: Schweden im August**

**JHV: Auf nach Berlin**

# Einladung

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

## zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.

im Segler-Club Gothia e.V. Bocksfeldstr. 21 13595 Berlin

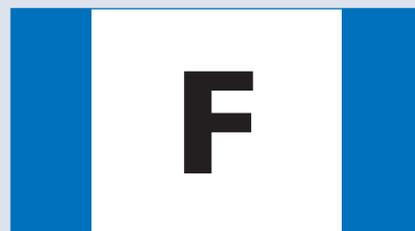
Datum: Sonnabend, 21.11.2009, Beginn: 14:00 Uhr

### Tagesordnung:

- |                                                                               |                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden<br>Feststellung der Beschlussfähigkeit | 3. Entlastung des Vorstandes                                                                                           |
| 1.1 Wahl des/der Protokollführer/in                                           | 4. Satzungsänderung                                                                                                    |
| 1.2 Ehrungen und Gedenken                                                     | 5. Neuwahlen<br>des 1. Vorsitzenden<br>des Kassenwartes<br>des Sportwartes<br>des Pressewartes<br>des 1. Kassenprüfers |
| 2. Bericht des Vorstandes                                                     | 6. Bericht des Chairman N.F.I.A.                                                                                       |
| 2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden                                               | 7. Planungen 2010 und weitere Jahre                                                                                    |
| 2.2 Bericht des Sportwartes                                                   | 8. Planung der JHV 2010                                                                                                |
| 2.3 Bericht der technischen Obfrau                                            | 9. Haushalts-Beschlussfassung                                                                                          |
| 2.4 Bericht des Pressewartes                                                  | 10. Verschiedenes                                                                                                      |
| 2.5 Bericht des Kassenwartes                                                  |                                                                                                                        |
| 2.6 Bericht der Kassenprüfung                                                 |                                                                                                                        |

**„Damenprogramm mit Marlene“. Bitte anmelden unter Tel. 030-3624762**

**Im Anschluss an die Versammlung findet ein „Grünkohlessen“ im SC Gothia statt. Anmeldung bitte bis zum 18.11.2009 bei Michael Behnke, Tel. 030- 757 026 82, E-Mail: behnkeprivat@web.de**



Unterkünfte (Hotels in der Nähe, ein Service der **FolkeNews** OHNE JEDE GEWÄHR!) in aufsteigender Entfernung, ohne Wertung: Schilton Hotel Berlin, Wilhelmstraße 25-30, 13593 Berlin (030 3012410) 1,1 km; Arcus Hotel Garni Hotel und Pension, Heerstraße 339, 13593 Spandau, Berlin (030 36289369) 1,4 km; Gästehaus Quinta, Weinmeisterhornweg 79, 13593 Berlin (030 30205123) 1,4 km; Hotel „Haus Schildhorn“, Straße Am Schildhorn 5, 14193 Berlin (030 3009700); Apart Hotel Heerstraße 80, Heerstraße 80, 14055 Charlottenburg, Berlin (030 3000060) 2,2 km; Appartement-Hotel Wilhelmshöhe, Brandensteinweg 6, 13595 Berlin (030 3699990); Hotel Ibis Berlin Spandau, Klosterstraße 4, 13581 Berlin (030 335020) 2,3 km; Hotel Senator, Freiheit 5, 13597 Spandau, Berlin (0180 2001341) 2,5 km





# Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

aus gegebenem Anlass möchte ich euch auf eine Mitteilungspflicht als Halter eines Segelbootes hinweisen. Vorgeschichte: Ein Euch bekannter Folkebootsegler hat vor rund 10 Jahren ein Segelboot anderen Typs verkauft. Dieses Boot wurde unter dem Namen dieses Folkebootseglers beim DSV mit Kennzeichen im Bootschein beim DSV geführt. Nach dem Verkauf des Bootes kümmerte sich unser Segler nicht mehr darum – aus dem Auge, aus dem Sinn. Im letzten Sommer nahm das verkaufte Boot an einer Regatta teil und hatte einen Kollisionsschaden mit einem Fahrgastschiff. Weil unser Segler immer noch als Eigner geführt war (obwohl sein altes Boot inzwischen schon wieder den Besitzer gewechselt hatte) erhielt unser Segler Post von der Wasserschutzpolizei mit der Bitte um Angaben zur Kollision. Unser Folkebootsegler erklärte den Fragestellern schriftlich, dass ihm das an der Kollision beteiligte Boot nicht mehr gehört. Daraufhin erhielt er einen Anruf von der Wasserschutzpolizei, die sich artig für sein Schreiben und die Unterstützung bei der Feststellung des jetzigen Halters bedankte und ihm gleichzeitig, mit dem

Hinweis auf einen nicht vorhandenen Ermessensspielraum, auf ein demnächst zu entrichtendes Verwarngeld für die Nichtabmeldung seines alten Bootes hinwies. Die Nachfrage, ob er denn dafür eine Spendenbescheinigung bekomme, wurde verneint, weil Behörden keine Spenden annehmen dürfen.

Die Deutsche Meisterschaft 2009 der Folkeboote in Berlin war ein voller Erfolg. Dem Seglerverein Stössensee, seinem Vorstand Erich Danker, dem Wettfahrtsleiter Jens Merda, und allen vor und hinter den Kulissen Tätigen von dieser Stelle im Namen der Folkebootvereinigung ein ganz herzliches Dankeschön und einen herzlichen Glückwunsch an den neuen Deutschen Meister, der Mannschaft des Bootes F GER 764, Stefan Schneider, Gunnar Perlitz und Frank Thieme. Leider konnte derjenige, der für diese Veranstaltung bereits 2003 den Antrag bei der Deutschen Folkebootvereinigung eingebracht hat, aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. Unser Klö (Klaus Löffler, F GER 560) befindet sich im Augenblick in einer Reha in Berlin, seine gesundheitliche Entwicklung geht langsam, aber positiv voran. Wir



wünschen ihm weiterhin gute Genesung und dass er bald wieder mitsegelt.

Ein Thema für unsere diesjährige Jahreshauptversammlung ist die Änderung unserer Satzung. Dieser Punkt hat sich unter dem Aspekt „Entrümpeln von nicht mehr aktuellen Dingen“ entwickelt. Die Satzung ist in dem Entwurf optisch strukturell neu gestaltet worden, nicht jedoch inhaltlich. Schaut Euch den Entwurf hier im Heft auf den Seiten 32 bis 35 (!) in Ruhe an, hierüber können wir am 21. November ausführlich diskutieren. Ich würde mich freuen, wenn Ihr der Satzung im Grundsatz zustimmt. Hinsichtlich einzelner Formulierungen wird es sicherlich unterschiedliche Auffassungen geben. Der Entwurf ent-

stand unter maßgeblicher Mitarbeit von Michael Frank (F GER 350), wofür ich ihm im Namen der Deutschen Folkebootvereinigung ganz besonders danke.

Gestattet mir zum Abschluss noch ein paar persönliche Worte:

Bei der nächsten Jahreshauptversammlung wird es in unserem Vorstand ein paar Wechsel geben, unter anderem wird unser langjähriger Pressewart sein Amt in andere Hände übergeben. Ich glaube, ich übertreibe nicht, wenn ich sage, dass er in seiner Amtszeit Maßstäbe gesetzt hat. Unsere FolkeNews sind nicht nur innerhalb der Vereinigung, sondern auch von allen anderen Klassen anerkannt. Lieber Michael, du hast eine klasse Arbeit geleistet, wofür ich Dir im Namen der Deutschen Folkebootvereinigung, des Vorstandes und aller Mitglieder höchste Anerkennung und Dank ausspreche. Ich habe sehr gern mit Dir zusammengearbeitet.

Dieses ist planmäßig mein letztes Vorwort als Vorsitzender unserer Vereinigung. Wie bei vielen anderen Dingen auch, ist es plötzlich soweit und man kann es gar nicht fassen. So ganz abrupt möchte ich aber nicht aufhören und deshalb werde ich mich in den nächsten News von dieser Stelle (oder von anderswo im Heft) noch einmal an Euch wenden.

*Euer 1. Vorsitzender  
Karl-Peter Nielsen*

## FolkeNews-Anzeigenrabatt für Mitglieder verlängert

Der Sonderrabatt von 50% auf gewerbliche Anzeigen von Selbständigen und Werbeleitern, die zugleich auch Folkebootsegler und DFV Mitglieder sind, bleibt mindestens für die Weihnachtsausgabe 2009, und vielleicht darüber hinaus, bestehen. Mehrere Anfragen und Buchungen haben uns bisher erreicht, andere Interessenten müssen das Angebot vielleicht erst zur Kenntnis nehmen oder sich noch einmal Bedenken. Kein Problem. Wir erhalten den besonderen Anreiz aufrecht zur definierten Zielgruppenwerbung in unseren FolkeNews Selbständige bitte melden und Preisliste abrufen. email genügt: presse@folkeboot.de

## Allererste Termine 2010

Hier schon mal zur Orientierung die ersten Überlegungen zum kommenden Regattakalender.

- Die Eckdays werden wieder in der Himmelfahrtswoche stattfinden. Es wird überlegt, das Bestentraining die zwei Tage vor den Eckdays in Eckernförde zu machen.
- Den Schleipokal möchten wir gerne zu Pfingsten über drei Tage machen.

- Die DM in Laboe wird voraussichtlich in der 3./4. Augustwoche stattfinden.
- Die geplanten Termine von Heino liegen in den Sommerferien 2010 (Schleswig-Holstein).
- Goldpokal in Skaelskoer wird ausgetragen vom 17. bis 21. August 2010, evtl. mit Aufwärmrennen schon am 15. und 16.

Der „echte“ Regattakalender kommt wieder in FN Nr. 4.



The winners are:  
Christoph Nielsen, Torben Dehn, Krzysztof Paschke,  
FG 658 - wir gratulieren!

Kleine Fotos: Johannes Thaysen  
Großes Foto: Susanne Fehlandt



Zuerst jedoch wurde die Schwedische Meisterschaft, mit 23 gemeldeten Booten, ausgetragen. Darunter befanden sich ein Boot aus den Niederlanden und drei Boote aus Deutschland. Es wurden neun Wettfahrten bei zum Teil frischem Wind und einer langen Bahn ausgesetzt. Relativ schnell kristallisierte sich ein dominierendes Trio heraus. Bis zum Schluß war es eine spannende Regatta für jedes dieser Spitzenboote. Und so sollte dann auch das Endergebnis festgehalten werden:

1. Platz: FG 658 von Christoph Nielsen, SV 03 Berlin. Crew: Torben Dehn, Klaus Reichenberger.
2. Platz: FG 536 von Michael Fehlandt, KYC. Crew: Horst Dittrich, Bernd Hansen.
3. Platz: FG 533 von Horst Stephan Schultze. Crew: Johannes Schultze, Peter Przywarra

Diese Leistung wird durch die erzielte Punktezahl noch deutlicher. Zwischen dem 3. und 4. Platz klaffte eine Lücke von 9 Punkten. Gratulation an die deutschen Teilnehmer!

Doch dann endlich der Goldpokal:

Bereits am Freitag, den 24. Juli, trafen viele Teilnehmer des Goldpokals in Marstrand ein. Dieser Ort beeindruckt mit seinen schönen Häusern, die typisch skandinavisch aus Holz gebaut sind. Der Baustil erinnert an die Kolonialzeit. Besonders auffällig ist das rege Treiben im Hafen – an Land wie auch auf dem Wasser. Das Wettfahrtbüro und die für den Goldpokal reservierten Liegeplätze sind nur auf dem Wasserwege zu erreichen. Eine Fähre ist ständig im Einsatz, um die Menschenmassen zur und von der autolosen Insel zu fahren, auf der die Hälfte Marstrands liegt. Die Betriebsamkeit ähnelt der Stadt Venedig, mit dem Canale Grande.

Auf der dem Festland zugewandten Seite – auf der Insel Koön – war nicht ausgeschildert, wo gekrant werden sollte. So waren einige Teilnehmer irritiert, wann und wohin. Gegen 16 Uhr ging die Sache aber los. Recht zügig schwammen die Boote und die Masten wurden mit dem selben Kran gesetzt. Der Teleskoparm des Kranes verpasste dabei einigen Masten die ersten Blessuren. Auf dem Steg ging dann der Chairman Stephan Rosehr, entlang der Brücke und machte noch einmal Stichproben bei den Booten. Ein Augenmerk



# Goldpokal Marstrand 2009

Dieses Jahr fand der „Goldpokal“ in Marstrand beim GKSS statt. Segler, die das schwedische „Sylt“ kennen und seine Stimmung sowie die teilweise mondäne Regattaszene, haben sich schon lange darauf gefreut. Der Zeitpunkt lag in den Sommerferien der meisten Bundesländer und ließ somit ein vielversprechendes Event erwarten. Die Meldezahl von 53 Booten, dicht gespickt mit den Namen erfolgreicher Segler, bestätigt, wie attraktiv Schweden als „Folkebootland“ wirklich ist.



lag bei den Stoppunkten beim Mast und dem Großbaum. Es wurde überprüft, dass keine Messmarke „überzogen“ werden kann. Die Teilnehmer kamen aus USA, Dänemark, Schweden, Niederlande und Deutschland.

Am Sonntag fand gegen 15 Uhr eine Trainingsregatta statt. Ungeöhnlich wurde mit einem Wimpel und nicht wie gewohnt mit der Klassenflagge gestartet. Nach einer Minute wurde „der blaue Peter“ gezogen und manche Segler/innen hatten das als die „5 Minuten“ angesehen. So hatten nicht alle die korrekte Zeit. Man gut es war „nur“ eine Wettfahrt zum einstimmen.

Von den 54 gemeldeten Booten nahmen aber nicht alle teil. Es waren frische bis starke Winde aus West. Also Wanten andrehen – nach fest kommt ab. So musste dann ein Boot leider mit einem gebrochenen Mast in den Hafen kehren. Es traf unseren jungen sowie erfolgreichen Fritz Schaarschmidt. Da sich kein Ersatzmast beschaffen ließ, fuhr er mit seiner „Rennschnecke“ FG 656 am Montag unverrichteter Dinge wieder Heim. Auch ein schwedischer Segler fiel wegen Mastproblemen aus.

Am Montag wurden dann, bei frischen bis starken Westwinden, planmäßig zwei Wettfahrten durchgeführt. Die hohen Wellen bereiteten einigen Bauchprobleme. Doch die Boote selbst gingen einwandfrei durch die tosende See. Manchmal verpasste uns eine über Deck springende Welle eine kräftige Dusche. Das Salz wurde von den Regenschauern wieder abgespült. Wo der Weg in diesen beiden Wettfahrten lang ging, zeigte uns ganz souverän Lüttil Nielsen. Immer schön links raus, bis die Butter schmilzt. Nur auf der letzten Kreuz war die rechte Seite der Schaffer. Der 2. Platz (der 2. Wettfahrt) wurde dann abends beim Cola-Rum so richtig von Fieta Mahrt genossen.

Am Dienstag wurde die dritte Wettfahrt ausgesegelt. Nach zwei Gesamtrückrufen wurde der 3. Start mit „black Flag“, mit der Flagge „Ida“ gestartet. Das Wellenbild bescherte uns nur selten die vom Vortag bekannten Duschen. Die Sonne lachte und bei angenehmen Wind, um die 3 Beaufort, und warmen Temperaturen machte alles richtig Spaß. Am meisten wohl Sönke Durst, der diese Wettfahrt in beeindruckender Weise gewann. Hier war der richtige Riecher für Winddreher gefragt. Wer sich zudem mit dem Kompass auskennt, war klar im Vorteil.



Fotos: Johannes Thaysen (2)  
Susanne Fehlandt (4)



Am Mittwoch wurden die zwei geplanten Wettfahrten durchgeführt. Bei leicht bedecktem Himmel waren Regenschauer ausgeblieben. Auch die Wellen ließen sich gut absegeln, kein Gebolze. Über dem Atlantik braute sich ein Sturmtief zusammen, bei Hochdruck über Zentraleuropa. Also musste mit südlichen Winden gerechnet werden. Da auch die „12er“ Regatta segelten, musste genau geschaut werden wo „unsere“ Luvtonne lag. Aber das stellte kein ernsthaftes Problem da, nur das Bild der Klassiker war nett anzuschauen. Abgesehen davon, dass einer von denen mal unsere Luvtone als Leetone benutzte. Doch dieser Gaffelsegler war schon aus Flensburg für seine bescheidenen Segekünste bekannt.

Beim ersten Start der Folkeboote zerlegte es den deutschen Favoriten, Christoph Nielsen, an der Lee-Starttonne. Von der einlaufenden Strömung und anderen Seglern war er an dieser Startmarkierung wie „verhaftet“. Dennoch segelte Christoph mit seiner erfahren Crew weiter. Bereits an der ersten Luvtonne befand er sich im ersten Viertel des Feldes. Zum Schluss belegte er den 7. Platz. In der zweiten Wettfahrt wurde er wieder erster und der 7. Platz der ersten Wettfahrt sollte sein Streicher sein. Somit hatte er und seine Crew den Goldpokal 2009 schon fast gewonnen! Doch einem Protest wegen

einer mangelhaften 360-Graddrehung (Entlastung an der Lee-Starttonne), wurde statt gegeben. Es stellte sich heraus, dass nur eine 270 Graddrehung gemacht wurde. Also musste die FG 658 auch am Donnerstag wieder an den Start gehen.

Wo die Segler in Deutschland eher etwas zuwenig protestieren, ist es bei den schwedischen Sportlern anders. Es wurde keine Gelegenheit ausgelassen, um die Flagge „Bravo“ zu setzen. Dabei war es ihnen egal, ob sie selbst benachteiligt waren oder nicht. Die Regeln sind sicherlich einzuhalten. Doch wenn es nur darum geht, die Gegner „auszubremsen“, entsteht ein unangenehmer Beigeschmack.

Am Donnerstag wurde gegen 11 Uhr die sechste und letzte Wettfahrt gestartet. Bei südlichen Wind mit ca. 4 Beaufort ging es los. Es war recht warm und der Wind nahm an Stärke zu. Auf der ersten Kreuz ging es wieder links raus. Wieder musste Lütti als letzter durch den Start gehen (Tonnenberührung). Doch nach wenigen Schlägen hatte er alles wieder im Griff. Die erste Luvtonne passierte er dann als 5. Boot. Auf der zweiten Kreuz war derjenige im Vorteil, der die Wolkenentwicklung beobachtet hat. Durch die Mitte, bzw. etwas nach rechts, und ab ging die Post. Ein 70-Graddreher war die



reinste Freude für diese Segler! Doch oben am Luvfass angekommen brauchte nicht mehr ausgebaumt werden. Bei mittlerweile 8 Beaufort auch keine angenehme Sache mehr. Bei Johannes Thaysen saßen nach einer Halse die beiden Mannschaftsmitglieder im Wasser und die Automatikwesten funktionierten allerbest. Doch leider ging auch sein nagelneues Großsegel kaputt und das Boot wurde in den Hafen geschleppt.

Der einsetzende Regen machte den übrigen Teilnehmern die Sicht zunichte. Wohl dem, der den Kurs mit dem Kompass beherrscht. Die ersten zehn Boote waren nach rauschender Fahrt am Leefass angekommen, wo die Wettfahrt abgeschlossen wurde.

Dann war eine prickelnde Heimfahrt in den Hafen angesagt. Abschließend kann man sagen, dass die Startlinien und Bahnen korrekt ausgelegt waren. Die Anmeldung beim Startboot schien sehr gewöhnungsbedürftig - war man nun dabei oder nicht? Auch auf eine Bekanntgabe der Luvtonne musste verzichtet werden. Nervig war, dass sich ein Begleitboot mit einer „Reservetonne“ im Luvtonnenbereich aufhielt. Hier musste sehr genau geschaut werden wo man hin musste.

Doch wo war das Rahmenprogramm? Es gab weder Einlaufbier noch sonstige Aktivitäten. Das vermissten so manche Teilnehmer. Es blieb nur ein nachdenklicher Blick zu den Masten und Flaggen der im Hafen liegenden Boote. Der Adel von Norwegen, Dänemark und Schweden war üppig vertreten – das war es aber auch. Zur Entschädigung bot die Festungsanlage von Marstrand für die Preisverteilung ein nettes Ambiente. Mal sehen, wie die Beteiligung zum Goldpokal in drei Jahren aussehen wird.

Es wäre bedauerlich, wenn, wie vor vier Jahren, nur Fiete Maht als einziger deutscher Teilnehmer dabei wäre. Jetzt war es jedenfalls eine große deutsche Beteiligung mit sehr guten Resultaten! Von 19 gemeldeten Booten aus Deutschland kamen 5 unter die ersten 10. Und der Goldpokal ging nach 9 Jahren wieder an ein deutsches Boot. Dazu gratuliere ich Christoph Nielsen, Torben Dehn und Krzysztof Paschke an dieser Stelle ganz herzlich.

*Klaus Kahl*



# Schweden mit Tjalfe



Tvyklippan



Seit drei Jahren erzähle ich schon, dass ich mal wieder in den westschwedischen Schären segeln möchte. Aber wie kommt man da am besten hin, mit der Fähre ist es zu teuer, für's Trailern fehlt mir das entsprechende Zugfahrzeug (mein Sohn kann seinen Firmentransporter keine 4 Wochen entbehren), also bleibt nur hinsegeln.

Meine Freundin Cathy, Crew auf meinen Sommertörns, hat nur maximal 3 Wochen Zeit. Aber Marlies aus Schilksee, eine gute Bekannte und Seglerin, bietet sich für den Hintörn an.

Am Samstag, den 01.08.2009, um 10.15 Uhr starten Marlies und ich bei schönem, recht warmen Wetter in Strände mit voll beladener Tjalfe. SO 2-3 sind angesagt und wir planen, den großen Belt anzusteuern. Aber der Wind dreht auf Ost, und so nehmen wir Kurs auf Marstal. Wir wollen so weit wie möglich nordwärts kommen. Es läuft prima, Wind und Strömung sind günstig, und um 19 Uhr quetschen wir uns in die letzte freie Lücke an der Nordmole in Dagelögge. Die Badeleiter muss als Ausstiegshilfe an der hohen Pier herhalten. Wir sind sehr zufrieden, fast 50 sm ohne Motoreinsatz am ersten Tag geschafft zu haben.

Vom DMI wird ein Hoch angesagt mit SO und später O, daher beschließen wir, Kurs auf die westschwedische Küste zu nehmen. Anholt muss warten, auf dem Rücktörn wird es dort wohl nicht mehr so voll sein. Bei leichten bis mittleren SO-Winden geht's weiter nach Kerteminde, wo wir uns über die sehr gestiegenen

Liegeplatz- und Duschgebühren ärgern. Die Folkeboot-Centralen scheinen verwaist.

Dann lässt der Ostwind auf sich warten, denn westliche bis südwestliche Winde schieben uns langsam über den stark befahrenen großen Belt, wir müssen beim Queren des Zwangsweges einige Ausweichmanöver fahren. Bei Rönäs Puller schläft der Wind ganz ein, und die Schwebfliegen überfallen uns. Ich starte den Motor und reiße genervt die Fock runter. Verdammst, der Vorläufer fehlt, was nun? Wir steuern den kleinen beschaulichen Fischerhafen Rönäs Havn an, die Sonne brennt erbarmungslos auf uns herunter. Es gibt im Hafen einige Boxen mit Heckpfählen an der NO-Mole, eine davon frei und grün, die nehmen wir. Wir sind der einzige Segler im Hafen. Mit einer langen Stellnetzstange, an die ich einen Haken klebe, angle ich das ausgetauschte Fall wieder nach unten. Die Kuchenbude dient uns als Sonnenschutz.

Leichte nördliche Winde, die später fast einschlafen, bringen uns tags darauf nur langsam voran, wir müssen ca. 12 sm um Seelands Odde motoren und beschließen, Odden Havn anzulaufen. Der Hafen ist voll, aber für ein Folkeboot ist immer noch Platz, ganz innen im flachen Wasser. Das Cafe „Tunen“ scheint der Szenetreff der Landjugend zu sein, wir amüsieren uns bestens.

Am nächsten Morgen ist es hochnebelartig bedeckt, und es weht ein handlicher NNO-Wind, der uns stetig gen Gilleleje bringt, das wir gegen Abend erreichen.



Beim Manöver im Vorhafen kommen uns Scharen von Seglern entgegen, trotzdem ist der Hafen übervoll, später wissen's wir: auch hier segelt man Mittwochsregatten.

Wir mogeln uns vorbei an Päckchenliegern ganz nach innen landwärts des innersten Steges, wo man wirklich nur mit geringem Tiefgang liegen kann. Es gefällt uns dort so gut, dass wir bei herrlichem Wetter einen Hafentag für Einkaufsbummel und faulenzen einlegen. Das Hoch ist da und lässt uns schwitzen.

Am 07.08. nehmen wir Kurs auf den Kullen, davor ist's flau und dahinter weht es schlagartig ablandig mit 3-4 B. Es ist sehr heiß und wolkenlos, nachmittags schläft der Wind ein, sodass wir mit Mühe Grötvik, einen Privathafen südlich von Falkenberg, erreichen. Nach dem Anlegemanöver fühlen wir uns wie Dampfkessel vor der Explosion, da hilft nur noch ein Sprung in das kalte Wasser. Der nächste Morgen beginnt traumhaft, klar, wolkenlos mit O-SO 4, wir kommen gut voran und sind bereits nachmittags in Träslävsläge bei Varberg.

Erste einzelne Untiefen, Felsen und Inselchen lassen auf unserem Weg weiter nordwärts die Schären erahnen, es ist schwachwindig und diesig, weshalb wir 2 Stunden motoren müssen. Bei Boa zieht Regen auf, der NO-Wind mit sich bringt, wir können Segeln und müssen das erste Mal auf der Fahrt das Regenzeug über Shorts und Shirt anziehen. In den Schären zieht eine schwarze Wand über Land auf, wir verzichten auf die letzten 12 sm bis Göteborg und laufen Lerkil an. Ein riesiger Yachthafen ohne Komfort für Gastlieger, es gibt nur eine Toilette und keine Duschen. Der Himmel ist mit schwarzen Wolken verhangen, die Luft bleiern, es grummelt, aber kein Gewitter reinigt die Luft. Am folgenden Morgen ist es wieder klar und es weht ein kräftiger Südwind. Durch die Schären rauschen wir platt vorm Laken gen Göteborg, wo wir schon mittags in Langedrag fest machen. Wir sind verwöhnt, 9 Tage lang war nur „kurze-Hosen-Wetter“!

Morgen, Dienstag, den 11.08.2009, will Cathy im Laufe des Nachmittags mit dem Auto aus Hamburg kommend bei uns eintreffen. Wir haben also noch ausreichend Zeit, die wir für einen Stadtbummel und Erkundungen der Umgebung nutzen.

In der Nacht dreht der Wind auf NW und nimmt zu, Schauerböen machen unsere Tour in die Innenstadt recht nass, aber es ist warm und nachmittags zu Cathys Empfang scheint überwiegend die Sonne. Was in so einen Golf alles hineinpasst, denn Cathy hat für reichlich Nachschub gesorgt. Wir können bei Sonnenschein einladen und Tjalfe schluckt geduldig alles, ohne ihren Bauch wesentlich zu senken. Trotzdem, das ruhige Wetter mit windstillen Nächten ist vorbei. Dann gibt's erst einmal einen Anleger für Cathy, einen Ableger für Marlies mit viel Dank für die harmonische Hintour und einen kräftigen Schluck für Rasmus, damit er uns weiterhin wohlgesonnen sein möge.

In der Nacht bläst es durchgehend aus NW mit 5-6, am nächsten Morgen zunehmend mit 6-7. Wir stehen früh auf, denn Marlies will mit dem Auto nach Kiel zurückfahren, sie startet kurz nach 8 Uhr. Cathy ist noch groggy von Fahrt und den Nachtdiensten direkt davor, so beschließen wir, einen weiteren Tag zu bleiben und nochmals die Innenstadt unsicher zu machen.

Der folgende Morgen bringt handiges Wetter mit Wind aus WSW. Nach gemütlichem Frühstück verlassen wir den gastlichen Yachthafen Langedrag und kreuzen entlang des North Channels westwärts. Bei Tonne 20 tauchen wir in das Schärenfahrwasser



Sommerwetter im Gullmarn Fjord



Blumenmarkt in Göteborg



Svanemölle

Folke Frühstück



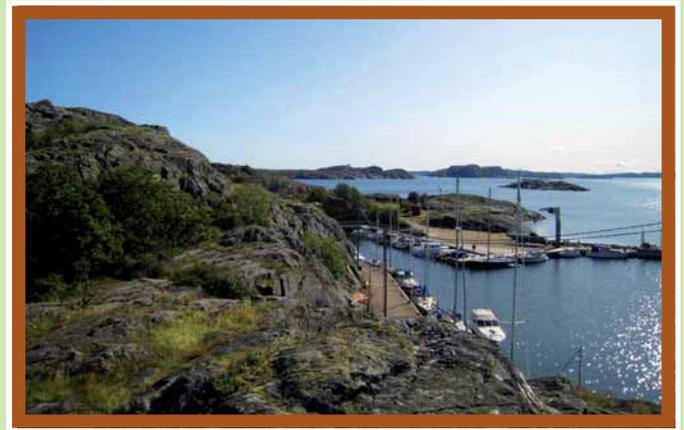


ein, wir segeln durch den wunderschönen inneren Schärenweg, vorbei an Marstrand, das wir uns für den Rückweg aufheben wollen und wählen als Tagesziel die Schäre Stora Dyrön. Der Wind hat stark zugelegt und auf NO gedreht, so gehen wir in den geschützteren Sydhamn. Es gefällt uns hier sehr gut, Hafen und Ort sind idyllisch. Lange noch sitzen wir unter der Kuchenbude, plaudern und leeren die erste Flasche Rotwein.

Der ruppige NO hält an. Da wir innen rund Tjörn und Orust segeln wollen, stört uns das nicht. Trotz strahlenden Sonnenscheins wird es nachmittags frisch, zur Bermuda kommt das Vleeceshirt. Durch den Hake Fjord und Svanesund geht's zwischen bewaldeten Felsen zum Havtensfjord, anspruchsvolles Segel bei ständig drehenden, da abgelenkten, Winden – Talsperrenphänomen. Als Platz für die Nacht haben wir uns eine kleine Schäre westlich von Vindön ausgesucht. Mit Heckanker und Bugleine zum Felsen finden wir auf Tvyklippan einen idealen Platz, wobei sich der Felshaken erstmals nützlich macht. Tvyklippan macht seinem Namen alle Ehre, zwei bewaldete Felsen verbunden mit einer Talschneise. Es wird eine sehr ruhige Nacht, als der Motorbootverkehr aufhört.

Mit dem Samstag beginnt die dritte Woche des Sommerurlaubs. Der Wind hat schon wieder gedreht auf S mit zunehmender Tendenz, für Sonntag sagt der Windfinder SW bis W 8-9 B voraus, dann möchten wir eigentlich als nördlichsten Punkt Smögen erreicht haben. Wir frühstücken in Ruhe und gehen Anker auf. Wir wollen durch den Rabergsund und Getevikssund in den Gullmarn Fjord. Nur mit Groß fädeln wir uns in das abenteuerlich enge Fahrwasser ein, bei Entgegenkommern muss ich das Groß dicht nehmen. Aber es lohnt sich, es hat geschützte Ankerplätze und lauschige Buchten laden zum Verweilen ein, zwischen Felsen gibt es Wäldchen, saftige Weiden und Sommerhäuschen. Im Gullmarn Fjord erwartet uns S 5-6, der schnell auf 6 zunimmt, als wir Lysekil passieren. Unangenehme Kreuzseen, die durch die kleinen Außenschären kaum gehindert vom Skagerak auflaufen, lassen uns bei achterlichem Wind schwer geigen. Der Wind nimmt weiter auf 6-7 zu und ich mache in der unruhigen See statt Halse eine Kuhwende, um das Rigg zu schonen. Wir beschließen, die Schäre Stora Kornö anzulaufen. Man liegt dort mit Heckbojen und Bugleine seewärts an der Mole zwar geschützt, aber durch Schwell recht unruhig. Im Hinblick auf den angekündigten Starkwind wechseln wir in den bei W geschützteren Hafen von Lilla Kornö, der nördlichen Nachbarschäre. Dort finden wir einen freien Platz in einer Box, die aber später von einem kleinen offenen Motorboot als Dauerliegeplatz beansprucht wird, weshalb wir per Hand drei Plätze nach außen verholen, wo wir hinter einem hochbordigen Dauerlieger es wesentlich geschützter haben. Das Inseldörfchen ist sehr hübsch und überwiegend durch Feriengäste bewohnt. Es gibt keine Versorgungsmöglichkeiten. Die Süßwasserversorgung erfolgt über Regenwasserseen in den Felsen, Trinkwasser gibt's nur bei einer Grundwasserpumpe im Tal. Das Dorf hat keine Kloake, weshalb man auf Eimern mit Klobrillen Plastikbeutel füllen muss, das stinkt bestialisch. Daran würden wir uns nie gewöhnen. Am Sonntag bläst es bei strahlendem Sonnenschein junge Hunde und wir sind froh, einen sicheren Platz zu haben.

Die Insel ist schnell erkundet und wir verbringen den Nachmittag mit spannender Lektüre. Ein Holzseekreuzer aus Kiel liegt hier schon den dritten Tag. Heute ist die schwedische Sommersaison zu Ende und die schwedischen Feriengäste werden trotz



*Stora Dyrön*



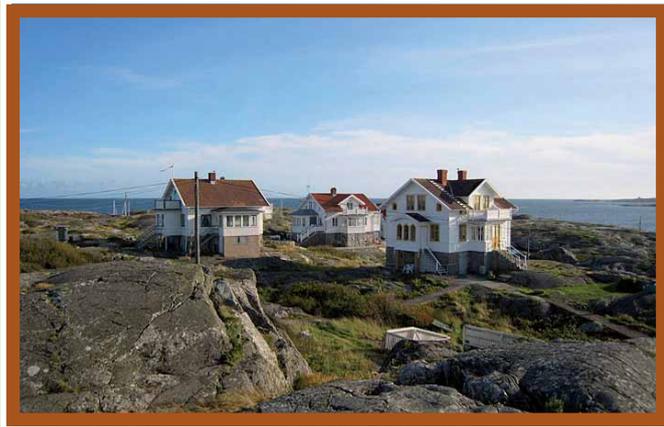
*Morgengrauen in den Schären*



*Der Klassiker: Am Felsen in Tvyklippan*

*Rabergsund*

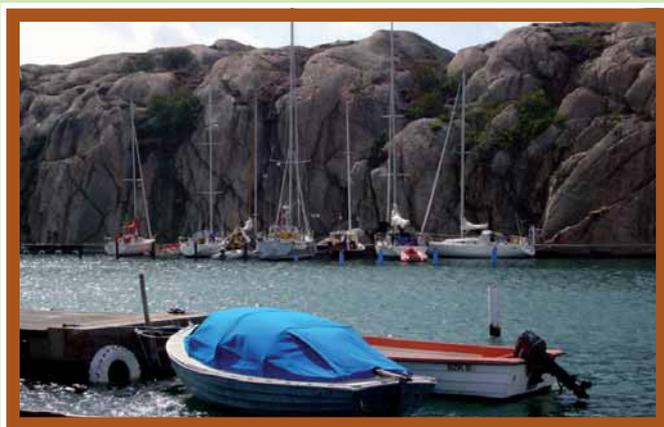




Käringön



Lilla Kornö, Infrastruktur



Lilla Kornö

## Sturm



des Sturms mit Fischerbooten ans Festland gebracht, zuletzt die Familie des Hafenneisters.

Morgens darauf hat es auf SW 6-7 abgenommen und wir wollen hier weg. Mit raumem Wind schießen wir aus der Abdeckung von Lilla Kornö hervor und die Skagerakwelle erwischt uns voll. Rauschende Achterbahnfahrt bringt uns in die Abdeckung von Malmön, wir haben genug und gehen dort in den Gästehafen. Wir hoffen auf nachlassenden und drehenden Wind. Ruhiges ankern in den Schärenbuchten, wie ich es von früher kenne, scheint uns nicht vergönnt zu sein. Ich rufe meine Kinder an, sie sind mit ihrer BB10 ebenfalls in den Schären unterwegs, haben den Sturm in Grebbestad abgewettert, sie waren auf den Koster Inseln.

Nun haben wir schon Dienstag und der Wind flaut nur langsam ab. Da er am Mittwoch auf eher südliche Richtungen drehen soll, kehren wir zwischen Smögen und Kungshamn um und beginnen mit der Rückreise. Der NW-, später W-Wind bringt uns bei sonnigem Wetter schnell durch das Schärenfahrwasser nach Käringön, auf ungeschützten Strecken ist ein geradezu grotesk kabbelter Seegang von durcheinander laufenden und reflektierten Wellen. Der Westwind bläst durch die Ankerbucht von Hermanön, weshalb wir auf das Ankern dort verzichten und nach Käringön weitersegeln, wo wir im alten Hafen längsseits einen Platz finden. Der Ort mit seinen Lädchen und gemütlichen Kneipen gefällt uns sehr und lädt zu einem ausgiebigen Spaziergang rund um die Insel und zu der alten schönen Kirche ein. Wir haben noch 3 Tage für die Schären, Samstag müssen wir in Langedrag ein, weil wir dort Cathys Lebensgefährten Jan an Bord nehmen wollen, der sich uns für den Rücktörn anschließen will.

In dieser Nacht legt sich der Wind fast völlig und weht morgens mit S 2-3, auch der Seegang beruhigt sich. Wir wollen noch einen Abstecher in die Inselwelt zwischen Orust und Tjörn machen und zwar zu einer Schäre, die als sehr schön beschrieben wird, Kälkerön, was auch wirklich zutrifft. Sie ist eine idyllische Mischung aus Felsen, seichter Bucht, Wiesen und hohen Bäumen. Ein Einsiedler hält dort eine Schafherde, die in den Klippen herumklettern. Wir erkunden die Umgebung zum Abend hin und werden von Stechmücken überfallen. Zum Glück hat unsere Kuchenbude achtern ein Moskitonetz, so bekommen wir Luft in der schwülen Abenddämmerung. Drei Boote liegen mit Heckanker und Bugleine hinter der Felsnase im Windschatten, zum Fahrwasser hin eine schwedische 36“ Segelyacht, wir in der Mitte und innen ein Motorboot. Leider dreht der Wind nachts um 2 Uhr entgegen den Vorhersagen auf SO und frischt schnell auf 5-6 B auf. Die Anker halten nicht und die Boote treiben an die Felsen. Wir packen die Kuchenbude ein, an Schlaf ist nicht mehr zu denken.

Das Motorboot verlässt fluchtartig die Bucht und lässt Bugleine mit Felshaken zurück.

Der Schwede bringt eine Spring nach Backbord aus und hält während der ganzen Nacht mit den Beinen den Bug vom Felsen ab. Dank des langen Vorfußes zum Kiel liegt Tjalfe relativ sicher, fast parallel zum Felsen. Wir müssen das Morgengrauen abwarten, denn das Fahrwasser ist unbefeuert und mit Untiefen gespickt. Um 5.30 Uhr, als die Felsen langsam Perspektive bekommen, verlassen wir fluchtartig die Bucht und motoren die zwei Meilen zu dem Privathafen Björholmen. Um 6 Uhr haben wir fest gemacht, die Kuchenbude aufgebaut und kriechen todmüde in die Kojen. Als wir nach 5 Stunden aufwachen ist herrliches



Wetter, aber es bläst aus SO mit 6-7 B. also bleiben wir heute hier in dem hübschen Naturhafen und faulzen in der Sonne.

Welch ein Wetterumschwung, morgens regnet es und es ist Flaute, egal wir müssen weiter. Also motoren wir nach Marstrand. Kurz nach Mittag machen wir am Gästeschlengel fest, die Sonne scheint wieder. Dann wandern wir durch die Altstadt, die ziemlich ausgestorben wirkt. Gegen Abend füllt sich der Hafen schnell mit schwedischen Wochenendseglern, Radiolärm und lautes Palavern lässt uns in der Nacht kaum schlafen. Der Wind hat nur eine Atempause eingelegt, denn als wir morgens darauf unter Segeln ein feines Ablegemanöver machen, bläst es schon wieder tüchtig aus West. Es wird ein schneller schöner Törn nach Langedrag, wo wir nachmittags Jan von der Straßenbahn abholen.

Heute, Sonntag, beginnt unsere letzte Woche, denn spätestens am 31.08.09 muss Cathy wieder in Hamburg sein. Wir haben mit SW 3-4 einen Anlieger nach Varberg, wo wir die Nacht über im Jachthafen Getterö liegen. Der SO-Wind bringt uns am nächsten Tag schnell nach Anholt. Eindeutig: die Saison neigt sich dem Ende zu, denn im Hafen kann man an den Stegen längsseits liegen und es gibt noch Lücken. Morgen wollen wir in Anholt bleiben, denn dann habe ich Geburtstag. Als ich morgens aus der Dusche kommen, laufe ich meinem Sohn in die Arme, der mir freudestrahlend gratuliert. Er, Dagmar und Erik sind von Göteborg durchgesegelt und in der Nacht in Anholt angekommen. Er hat schon beim Fischer riesige Schollen und 4 kg Königskrabben für unser abendliches Geburtstagsessen gekauft. Mein Enkel Erik kommt als erster zu uns zum Frühstück, später folgen seine Eltern. Es wird ein sehr harmonischer Geburtstag.

In der Nacht entlädt sich ein Gewitter mit mittelmeeerischen Ausmaßen, dem die Kaltfront mit SW-Wind nachfolgt. Wir beschließen nach Gilleleje zu segeln. SW-W 6 bringt uns in Rauschefahrt dorthin. Kurz vorm Hafen schläft der Wind ein, dreht nach Süd und wir müssen in den Hafen kreuzen. Ab jetzt ist das Wetter gegen uns, denn es bläst aus Süden mit 5 B. Da wir den Morgen in Gilleleje vertrödeln, schaffen wir es nur bis Helsingör. Der Himmel zieht sich zu und es beginnt zu regnen, als wir tags darauf weiter segeln. Wir müssen bis Kopenhagen kreuzen und der Wind wird immer heftiger, daher sind wir froh in Svanemölle fest zu machen. Abends ruft mein Sohn aus Kiel an und warnt uns vor dem SW-Sturm, der dort gerade bläst. Ob ich das Boot nicht in Kopenhagen lassen wolle. Aber wir wollen versuchen noch weiter gen Heimathafen zu kommen. Der Wind hat Samstag morgens leicht abgeflaut, oder ist das nur die Abdeckung? Wir laufen zeitig aus. Kurz vor Dragör zieht die erste schwarze Wand auf und wir steuern Dragör an, um das kleine, im Achterliek reduzierte Groß zu setzen.

Bei Aflandshage, Beginn der Kögebucht, erwischt uns die nächste Wand mit voller Wucht, Schauerböen und schlechter Sicht. Strömung gegenan und stetig zunehmender Wind lassen uns nur langsam vorankommen. Dann bläst es mit SW 7-8 in Böen 9 B (Auskunft Kastrop). Nach 2 Stunden Kampf beschließe ich abzulaufen, das ist nicht mehr spaßig! Die Wahl fällt auf einen Hafen, dessen vorgebauter Wellenbrecher Schutz vor den auflaufenden Seen bietet. Wir schießen auf die Küste zu, zwischen Stellnetzen hindurch, und sind erleichtert und glücklich, als wir in die Lagune von Ishøj-Vallensbek einlaufen, wo wir die Segel bergen und einen Platz im Yachthafen Vallensbek finden. Als wir gespannt in die Bilge schauen, ist zu unserer Überraschung kaum



Marstrand



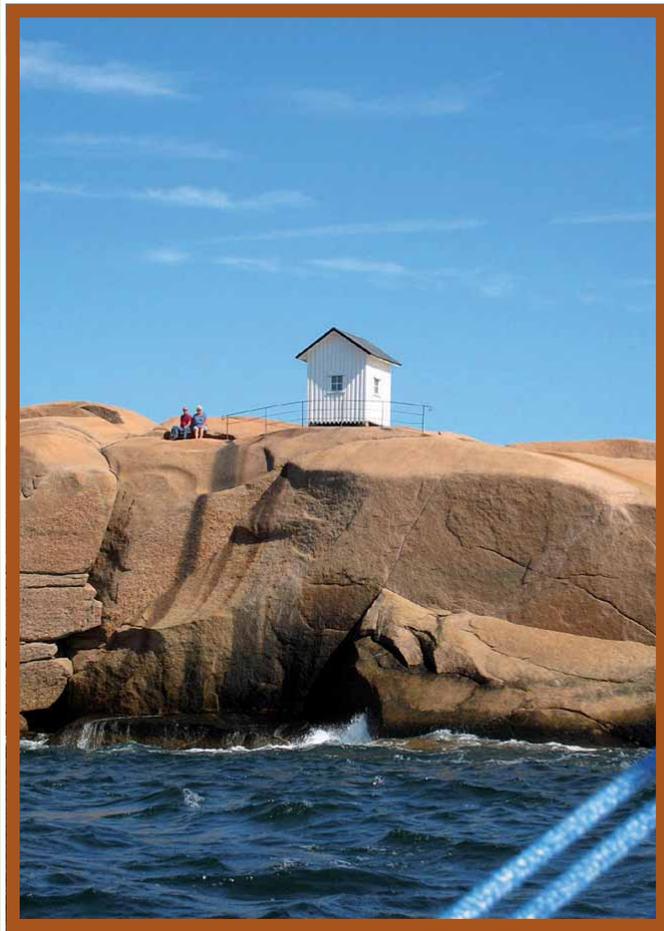
hyggeliges Anholt



nicht ganz so hyggeliger Schwell in Anholt

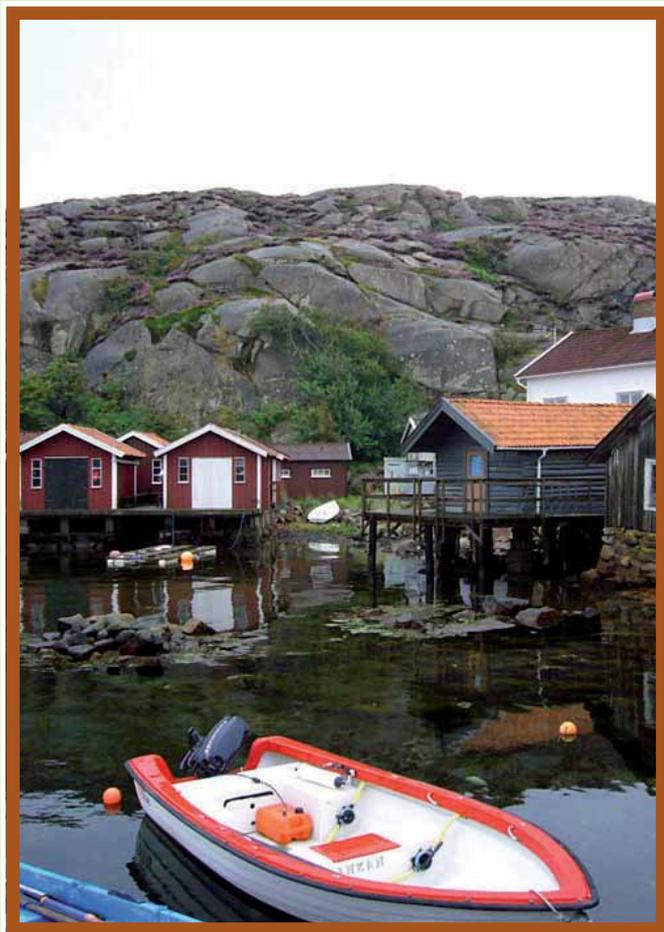
Endstation





Lysekil

Idyll in Lilla Kornö



Wasser darin, vielleicht ein Wassereimer voll. In der Kajüte ist alles trocken geblieben. DMI sagt weiter SW 7-8 voraus, wir erkunden den zweiten Hafen Ishøj, der noch geschützter und tiefer in der Lagune liegt. Eine Woche Liegegebühr für das Folkeboot soll 250 DKR kosten. Daher verlegen wir das Boot in diesen Hafen, klaren es auf und bereiten uns auf die Rückreise am 31.08.09 mit der Bahn nach Kiel vor.

Ich habe Tjalfe nur ungern zurück gelassen, aber sie lag dort wie in Abrahams Schoß.

Zeitbedingt haben Cathy und ich sie dann 2 ½ Wochen später mit dem Trailer geholt, zumal da totale Flaute herrschte. Hans Gebhard lieh uns seinen T5, das ideale Zugfahrzeug. Liegegebühr, Mastlegen, Kranen und Abspritzen des Unterwasserschiffes waren äußerst preiswert und völlig unproblematisch.

Da sollten sich die Häfen bei uns eine Scheibe abschneiden.

*Traute Genthe*

W  
 I  
 N  
 T  
 E  
 R  
 S  
 E  
 L  
 E  
 N  
 D  
 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 radialem 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**



# Hamburger Flottenmeisterschaft 09...

## Aus Sicht der F GER 926...

Die Wetteraussichten waren bescheiden norddeutsch, aber der frühe Vogel fängt den Wurm, denn wir hatten bereits um 09:00 Uhr im Mühlenberger Loch den ersten Start, das bedeutete um 07:00 Uhr auslaufen in Wedel.

An beiden Tagen kam das schlechte Wetter erst nach Beendigung der Wettfahrten – Glück gehabt!

Am Sonnabend ging es pünktlich los und wir (Karin, Mini und ich) führten bis zum Lee-fass, dann ein Navigationsfehler, denn die Tonne 4 war noch gar nicht dran und so beendeten wir als Zweite, wir waren zufrieden. Im Anschluss gleich das zweite Rennen, leider war nun die Startlinie eingelaufen, also zweiter Versuch und allen hinterher, es wurde dann noch der achte Platz, von zwölfen. Nach Beendigung der zweiten Wettfahrt gleich die dritte, hier ersegelten wir uns einen dritten, passt doch für die dritte Wettfahrt.

Das wars schon für den ersten Tag. Gegen 12:00 Uhr lagen die üblichen Verdächtigen im Mühlenberger Hafen und haben das Erlebte mit Kaltgetränken und Grillgut beim MSC ausgiebig durchgearbeitet.

Für uns kam ein Gesamt Fünfter heraus, als „Vorstandsboot“ waren wir zufrieden.

Für die Revierfremden sei noch erklärt, das geht bei uns so schnell, weil wir nur um Hochwasser herum im Mülo segeln können, dort ist nur für ca. 4 Stunden ausreichend Wasser.

Es folgt der Sonntag mit „aus-schlafen“, erster Start um

10:00 Uhr. Das hat sich etwas verzögert, weil an der Startlinie noch nicht genügend Wasser war. Es sieht schon lustig aus, wenn einige Boote die Linie entlang fahren wollen und plötzlich stehen bleiben. Da haben wir sicher umschifft, es hätte bei uns auch sicher zu liebevoll gemeinten Bemerkungen geführt = „Vorstandssitzung“!

So gegen 10:20 Uhr ging es dann aber los und wir haben uns einen vierten Platz ersegelt. Gleich im Anschluss die Wettfahrt fünf, der Wind hatte aufgefrischt, das mögen wir nicht so sehr, aber die „schweren Jungs“ von anderen Booten hat es gefreut. Es lief auch ganz gut, bis wir am Lee-fass von der F GER 854 in die Obhut genommen worden, am Ende war es wieder ein Achter. Große Freude kam auf, als wir bei der Preisverteilungsfeier freie Getränke hatten – Danke F GER 854!

So, die fünf Wettfahrten waren gesegelt, wir blieben Gesamtfünfter und hatten damit die Ehre, über diese Regatta berichten zu dürfen. Es hat uns großen Spaß gemacht, kein Gebrüll, super Steuerberatung von Mini.

Herzlichen Glückwunsch an die F GER 774, Peter Hosie und seine Mannschaft zur Hamburger Meisterschaft 2009! Auf der vom MSC sehr nett gemachten Preisverteilung wurden dann noch die Sieger und Besiegten ausgiebig beklatscht und gefeiert und „ALLE“ freuen sich hoffentlich auf 2010!

*Christian Wedemeyer*



## ...und von FG 864 „Fun“ (Gebr. P.)

„Folkeboot-Wetter“ gab es diesen Sommer 2009 hindurch eigentlich allerorten in Nord-europa, warum also nicht auch Ende August auf dem Mühlenberger Loch zur Hamburger Meisterschaft? Das hat sogar Vorteile: Bei böigem Südwest aus der „Schietecke“ ergibt das die längste mögliche Bahn, vom Start mitten auf „Sherry Island“ bis kurz vor die Estemündung. Rasend schnelle Bahnschenkel sind auch garantiert, absegelt mit Rumpfgeschwindigkeit. Taktische Finessen mit Ausbrüchen am Start nach rechts oder links bringen bei diesen kurzen Sprints wenig, denn die 12 Folkes eines Starts bilden eine Art Rudel. Man trifft sich an allen Tonnen wieder. Trotz der miesen Wetter-Aussichten kam glücklich ein Schwerpunkt zustande.

Das hervorragend eingespielte Team des MSC unter Leitung von „Piwi“ Krivohlavek auf einem wirklich kleinen Motorboot ist den Hamburger Folkebooten hier auf dem Dreieck schon seit drei Jahrzehnten verbunden. Alle Beteiligten leben mit einem ziemlich engen Zeitplan während der

Flutzeit. Nach drei schnellen Wettfahrten (alle noch vor Hochwasser!) brauchten meine alten Knochen dann dringend eine Verschnaufpause während der Regenzeit am Grill des Clubhauses. Heiko behielt dort trotz der Sturm-böen die Übersicht. Mini Heise erleichterte allen Folkebootteilnehmern das Prozedere mit seinen Bons. Danke!

Die Zieleinläufe und insbesondere das Endergebnis waren sehr eng. Peter Hosie und Kai Louwien konnten auf das höhere Gewicht ihrer Mannschaften setzen. Ausschlaggebend war vielleicht am Ende nur ihre etwas größere Erfahrung aus zwei unangenehm nassen und hackigen Serien vor Marstrand und Kiel. Für die leichteren Crews war die Aufgabe um einiges schwieriger. Unsere Eingewöhnung erfolgte erst am zweiten Tag. Dennoch waren Peter Hosie und Ove Simonsen am Schluss punktgleich. Ove hatte am zweiten Tag noch zwei erste Plätze ersegelt – gescheucht von Kai und den Pollis.

*Klaus Pollähn*



# Gothenschild

Zum 100jährigen Vereinsjubiläum des SCG wurde am 6./7. Juni das Gothenschild für Folkeboote, O-Jollen und Sportboote auf der Unterhavel ausgeschrieben.

37 Folkeboote sollten auf der Großen Breite bei 5 Wettfahrten und einem Streicherresultat den diesjährigen Sieger ermitteln.

Werner Fritz vom Chiemseer Yacht Club mit seiner Mannschaft Rainer Kiewning und Joachim Naseband mit Leihboot und „entsprechender Segelgarderobe“ erweiterten den Kreis der Favoriten. Bei überwiegend leichteren Winden aus meist östlicher Richtung konnte das Wettfahrtteam unter Wettfahrtleiter Andreas Beyer letztendlich 3 Wettfahrten an den 2 Regattatagen durchführen.

Bedauerlich der Frühstart in der ersten Wettfahrt von Rainer Birkenstock (GER 504), der bei den folgenden Wettfahrten mit zwei hervorragend ausgesegelten ersten Plätzen sich nur den 12. Gesamtplatz sichern konnte.

Werner Fritz konnte nach dem 3. Platz 2008, diesmal das Gothenschild nach Bayern entführen.

Den Berliner Seglern blieb mit jeweils 16 Punkten Klaus Löffler, Rosemarie Löffler, Axel Gaudlitz, Segler Verein Stößensee und Stefan Schneider, Günter Dörband, Frank Thieme, Spandauer Yachtclub/Potsdamer Yacht Club der zweite und dritte Gesamtplatz. Peter Hahn, Christian Guschke, Peter Schaum vom Gastgeber belegten den 7. Gesamtplatz.

Zur Abrundung der Veranstaltung fand am Sonnabend

auf Einladung des SCG ein vorzügliches Abendessen mit Freibier in den Clubräumen statt.

Vielen Dank dem Segler Club Gothia von der Folkeboottruppe und FG 587

*Klaus Großpietsch*



Foto: Rainer Birkenstock

## 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





Tagwechsel



Zuschauertribüne im YCRE



Nachtwechsel - Fotos Marion Weinberg

# Die 24 Stunden

## Viel Stimmung und Einsatz bei Jubi-Event auf

Schon lange diskutiert die Essener Obmanncrew, vom Flaggenwart Willi immer und immer wieder aufgefordert „Nun macht doch mal...“, ob man nicht eine Langstreckenregatta ausschreiben sollte. Und in der Vorbereitungsphase zu den Aktivitäten „50 Jahre Essener Folkebootflotte“ dann die Entscheidung: Wir organisieren eine „24 Stunden-Jubiläumsregatta“. Der YCRE stellte sein Gelände und die Räumlichkeiten zur Verfügung (gut das Reiner Hasselmann hier Sportwart ist), die „Rund-um-Versorgung“ übernahm natürlich unser Flaggenwart Willi, der hier (noch) als Gastronom den Kochlöffel schwingt, und auch Uwe Paulsen stellte Equipment und persönlichen Einsatz in den Dienst der Flotte.

Der 24./25. Juli, eines der wenigen „freien“ Wochenenden am Baldeneysee, wurde als Termin fixiert. Mit Rücksicht auf unsere Auswärtssegler, die am Samstag aus Travemünde zurück kamen, wurde die Startzeit auf 18:00 Uhr festgelegt.

Melden konnte jedes Boot mit 2 kompletten Mannschaften (= 6 Personen), die übliche Sicherheitsausrüstung ergänzt um vorschriftsmäßige Bootsbeleuchtung, ständiger Funk/Handyverbindung Boot – Regattaleitung und dem festen Willen, 24 Stunden „durchzuhalten“.

Als Regattastrecke wurde die komplette Seelänge genutzt. Nach jeder Runde musste am YCRE „im fliegenden Wechsel“ die Crew getauscht werden. Und Sieger sollte das Boot sein, das am Sonntag um 18:00 Uhr, plus Zeit bis zum Ziel, die meisten Seemeilen absegelt hatte.

Kalkuliert hatten wir mit drei Booten („Mehr als 18 Leute sind nicht bereit, sich die ganze Nacht auf dem See rumzutreiben“) Da hatten wir die Essener Flottenmitglieder unterschätzt: Es meldeten 6 Boote, und mit 36 Aktiven wurde es richtig voll im Fahrerlager.

Schon vor dem Start der Boote startete Willi das „Rund-um-Programm“ mit leckerem Regattaessen. Man merkte: Das ist keine normale Regatta! Und wer dann gedacht hatte, jetzt segel ich mal gemütlich in die Nacht hinein, wurde schnell eines besseren belehrt. Es wurde gefightet um jeden Meter. Und nach etwa 1,5 Stunden dann der erste „fliegende Wechsel“, 3 Mann runter, 3 Mann rauf. Kommentare zu Beginn: „Das haben die aber noch nicht oft gemacht“, Kommentare nach 12 Stunden. „Das war aber ein schneller Wechsel“, und in der Schlussphase gab es dann Szenenapplaus für besonders schnelles „Überfliegen“.

Ab der dritten Runde wurde es nicht nur dunkel, sondern auch der Wind ging schlafen. Noch ein Problem: Die zwischenzeitlich großflächigen Wasserpest-Elodea-Felder auf dem See, mit Sicht noch umfahbar, wurden „unsichtbar“. Doch die DLRG-Boote, die uns 24 Stunden ein sicheres Gefühl gaben (an dieser Stelle noch mal herzlichen Dank), kamen nur ein Mal zum Einsatz „holt mich hier raus“, und auch in den Platzierungen gab es kaum Verschiebungen. Ob da ab und zu mal ein Paddel geholfen hat, kann nicht mit Sicherheit bestätigt werden.

Aber man segelt, besser gesagt man treibt mit guter Laune: Im ETUF große Fete mit einer super Band = gute Unterhaltung an Tonne 7. Am Licht- und Luftbad = Mittelstrecke, legt ein DJ fetzige Scheiben auf, und im Fährhaus = Tonne 1, stept

# von ... Essen!

## dem Baldeneysee

der Bär bei lauter Discomusik. Leider (?) machen aber alle um 11:00 Uhr Schluss, die Dunkelheit wird still.

Dann der Wechsel zwischen 01:00 und 03:00 Uhr nachts: Die Rückkehrer müde und leicht angefroren, und die Neustarter wussten noch nicht, dass jetzt die längste Runde dieser Regatta begann. Bis zu 7 Stunden wurden sie im Fahrerlager nicht mehr gesehen. Im Fahrerlager (Betonung liegt jetzt auf „Lager“) ganz seltsame Bilder: An der Theke trinken einige einen Anleger, im Nebenraum wird beim Verzehr der ständig bereitstehenden „Curry-Knappen-Wurst“ noch diskutiert, wieso „der“ ohne Wind „da“ so schnell war, und unterm Nebentisch haben sich einige mit allen verfügbaren Sitzkissen ein Nachtlager gebaut („Könnt Ihr das nicht morgen klären, wir wollen pennen“). Überall wird telefoniert „wo seid Ihr“, „wo bleibt Ihr“, „ist alles klar?“

Mit der Morgensonne steigen nicht nur die Temperaturen, auch die Stimmung. Unrasierte Gesichter signalisieren: Ich bin Teilnehmer, und die Frage morgens um 07:00 Uhr „trinkst Du ein Bier mit?“ irritiert schon. Mit der Morgenbrise erwacht nach Nacht und Nebel wieder das Regattafieber. Auch die Themen wechseln von „war das sch... kalt“ zu „jetzt streng Dich an, den können wir noch kriegen“.

Und auf der Regattabahn? Wie bei einer „normalen“ Wettfahrt waren die Plätze irgendwann „verteilt“, die Distanz Erster zum Letzten war zum Finish eine Runde (ca. 12 km). Und trotz wechselnder Mannschaften, wechselnden (Wind-) Bedingungen und etwas über 24 Stunden reiner Segelzeit: Die Distanz der ersten beiden Boote war nie größer als 400 Meter. Vor dem Ziel gab es sogar noch ein packendes Finish mit letztlich dann 80 Meter Abstand. Gleiches spielte sich zwischen den Positionen 4 und 5 ab.

Es wird noch einen Pokal, gestiftet von unserem Flaggenwart Willi, für das Siegerboot geben. Den werden wir zum Jubiläumsfest überreichen.

Gewonnen haben eigentlich alle Teilnehmer: An Erfahrung, an neuen Kontakten oder auch vertieften Freundschaften. Und „so“ hat noch nicht jeder den See kennen gelernt. Als ich nachts um 02:00 Uhr gefragt habe „sollen wir das nächste Jahr wieder machen?“ kam die Antwort „nee nee, alle 10 Jahre reicht“. Dabei war nicht bedacht, das die Folkebootsegler im Durchschnitt 55 Jahre alt sind. Würde für viele bedeuten: „OK, einmal noch, dann muss gut sein.“

Horst Klein  
Flotte Essen



## Ein Folkeboot – ein Abenteuer

**Liebenswerte Aufforderung, endlich den eigenen Traum wahr zu machen.** Meist einhand segelt Bastian Hauck einmal um die Ostsee, ohne lange Vorbereitung, mit wenig Geld: In fünf Monaten besucht er neun Länder und legt rund 3000 Seemeilen zurück. Weder bürokratische Hürden noch Beinah-Havarie können ihn aufhalten, seinen Traum im Kleinen zu leben. Das Schwierigste war für ihn die Entscheidung, überhaupt loszufahren. Heute möchte er keine Stunde dieses Abenteurers missen.

Bastian Hauck

### Raus ins Blaue!

Unter Segeln nach St. Petersburg

240 Seiten, 40 Farbfotos

€ 19,90 [D]

ISBN 978-3-7688-2644-0

Jetzt im Buch- und Fachhandel



# Folkesegler feiern Feste, aus Essen hört man nur das Beste ...

## Die Flotte Essen feiert 50-jährige Erfolgsstory

Das hätte sich Hubert Werres im Jahre 1959 sicher nicht träumen lassen:

Mit seinem Boot „Kairos“ FG – 36 legte er den Grundstein für die, 50 Jahre später, größte Bootsklasse am Baldeneysee. Und pünktlich zum Jubiläums-Sommerfest der Essener Flotte erreicht uns eine Postkarte von „Kairos“. Frisch renoviert und ebenfalls 50 Jahre jung segelt „unser“ erstes Boot jetzt wieder auf der Schlei. Danke „Kairos“, über den Gruß haben wir uns sehr gefreut!

Wir? Uns? Das sind jetzt aktuell 130 Folkebooteigner, -freunde und 90 Boote. Das ist die Flotte mit dem Sinn für das besondere „Soziale“ und wo „Folkeboot segeln mehr ist, als nur segeln“.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 17 Uhr.

Der „Königsmord“ mit insgesamt 9 Herausforderern ist gelaufen, der König ist geschlagen, Gregor Ronig hat die Ausscheidungsrennen und letztlich das Finale gewonnen! Auf O-Jollen, also eigentlich ja mein Spezialgerät, hat er mich mit 2:1 „abgezockt“. Dank an Uwe Westerkamp, der die Veranstaltung bestens organisiert hat. Wie in jedem Jahr findet dieses Match immer vor und am Ort des Sommerfestes statt.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 18 Uhr.

Ein herrlicher, warmer Sommertag. Das Gelände des EFKV zeigt sich von seiner besten Seite, der Innenhof ist „sportlich-elegant“ geschmückt, und selbst die Hafeneinfahrt ist „elodeafrei“.

Der Burggraben füllt sich mit Folkebooten, und überall signalisieren gelbe Kuchenbuden: Wir bleiben länger!

Noch vor einem halben Jahr haben wir nicht gewusst, dass die Mitglieder des EFKV eine echte Folke-Flotten-Fan-Gemeinde sind. Die haben viel Zeit, Kraft und sicher auch Nerven investiert, um uns hier solch ideale Bedingungen für unser Jubiläumsfest zu präsentieren. Und trotz der vielen Arbeit hatten sie auch noch richtig Spaß, als wir mit 90 feierlustigen Folkefreaks eingelaufen sind. Natürlich habe ich die Gunst der Stunde genutzt und dem Jugendwart sofort einen Aufnahmeantrag zur Unterschrift vorgelegt. Andre, herzlich willkommen! (Er hat unterschrieben und auch das „Eintrittsfässchen“ spendiert.) Und während Andre noch irgendwie seiner Familie beibringen muss, auf was er sich da eingelassen hat, sagen wir allen EFKV'lern ganz herzlichen Dank für ihre Gastfreundschaft und Unterstützung.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 18:30 Uhr.

Nur noch frisch geduschte Gestalten in „sportlich-eleganter“ Kleidung. Einige tragen das neue Essener Flotten-Shirt. Das ist Werbung in eigener Sache und ideal für die Reise zu fremden Revieren. Nur einer schwitzt. Unser Flaggenwart Willi will uns mit einem „Flying Buffet“ den ganzen Abend verwöhnen. Von „Lammkoteletts“, „Schotten-Rumpsteaks“ (= kleine), „Deep Sea Scampi“, „Obmanns Leibgericht“ (= Knappenwurst) bis hin zu „nicht trockene Anna



Es gab viel zu berichten aus 50 Jahre Folkeboote am Baldeneysee (alle Fotos Horst Klein)



Willi, unser Flaggenwart auf Lebzeiten, in seinem Element



Uli (3.v.r.) musikalischer Leiter. Vom Shantychor gibt's keine Bilder (da war es schon zu spät)



an Rauke mit kleinen Flussbewohnern“ stand alles auf der Karte. Um es kurz zu machen: Wir hatten die ganze Nacht zu Essen und Willi samt 5-köpfiger Mannschaft die ganze Nacht zu schwitzen. War toll, Willi, und hoffentlich nicht das letzte Mal.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 19 Uhr.

Als Obmann darf ich die Fete „eröffnen“. Begrüßung natürlich besonders für „Fremdbooteigner“, immer nach dem Motto: „Früher oder später kriegen wir Euch alle“. Begrüßung natürlich besonders an Kalle Blumenstein mit Frau, ist er doch unser ältestes Mitglied und sie unsere Flottenflaggen-Näherin. Begrüßung natürlich besonders an Kolle Nielsen als Vorsitzender der DFV und Begrüßung an Hilka & Mini Heise, Kassenwärter der DFV und somit immer dankbar für steigende Mitgliederzahlen. Dann drängelt sich Ingeborg vor und überreicht der Obmann-Crew (also Brigitte und mir) ein tolles Bild von „HOBRIAN vor Travemünde“ als Dank für „10 Jahre Obmannarbeit“. Also, ich blicke der Rentnerzeit ja sehr gespannt ins Auge, aber dass Ihr die Jahre jetzt schon doppelt zählt... (wir machen es erst 6 Jahre) Egal, tolles Bild hängt jetzt in meinem Büro!

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 20 Uhr.

Als erster Überraschungsredner kam unerwartet Jan Höfeld, seine Worte möchte ich Euch nicht vorenthalten:

Ein Boot aus Kunststoff und aus Holz ist lange schon mein ganzer Stolz. Es ist ein schönes Segelboot aus Danmark und heisst „Folkeboot“.

Erschaffen wurd's vor siebzig Jahr, es ist noch lang kein Jubilar, in unveränderter Gestalt ist es begehrt bei Jung und Alt.

Was ist nun dran an diesem Boot, von dem man sagt: alles im Lot, ich möcht's Euch sagen, möglichst schlicht, mit diesen Zeilen im Gedicht:

Es ist ganz einfach zeitlos schön,  
es segelt sicher und bequem  
und hoch am Wind und spielend leicht:  
Vollendung in der Einfachheit.

So soll es bleiben möglichst lang,  
mir ist um den Bestand nicht bang,  
ein Boot, das solchen Ruf kreiert,  
auch seinen Marktwert nicht verliert.

Und wenn ich einst auf LORD'S  
Beschluss,  
den Styx hinunterfahren muss,  
dann hilft er mir aus meiner Not,  
denn ich fahr nur im Folkeboot.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 21 Uhr.

(Flying Buffet jetzt bei „Deep fried Sausage on hot Mustard“) Jubiläum ist immer auch ein Blick zurück, und so erzähle ich aus Zeiten, da wir zu solchen Veranstaltungen auch den Bundespräsidenten eingeladen haben (1980 zur JHV der DFV in Essen). Anhand vergilbter Rechnungen wird deutlich, dass die Flotte tatsächlich schon 3 x die JHV der DFV durchgeführt hat. Es gibt auch Geschichten, die „man“ nicht erzählt, und da ist die „Teilung“ eines 8ter Ruderbootes in zwei 4er: nur eine von vielen Heldentaten der Folkeboote am Baldeysee. Kleiner See und viele Boote steigert das Interesse am „Sozialprogramm“, kann man sich doch kaum aus dem Wege gehen. Aber auch die Regattaaktivitäten sind mit Anzahl der Boote gestiegen und heute gibt es schon mal 4-5 Essener Boote gleichzeitig z.B. zur Trudelmäusregatta.

Von Arthur Kosch über Franz Gerhard Müller, Alfred Kanders, Hermann Bettgen, Klaus Hannes bis hin zu Jochen Weber haben alle bisherigen Obmänner der Flotte aktiv die Interessen ihrer Zeit positiv für die Folkebootflotte genutzt und so kontinuierliches Wachstum garantiert.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 22 Uhr.

Man spricht jetzt nicht mehr hochdeutsch, eher schon Dialekt. Getanzt wird auch

schon, obwohl für Folkeseleger noch etwas früh. Die Geschichten werden auch immer unglaublicher... nur Willi, der schwitzt immer noch und muss ab und zu „auf Linie“ gehalten werden. Es ist der richtige Zeitpunkt für den nächsten Überraschungsgast: „Matha“ hat „dat mit die Folketypen und deren ihren Spleen und dat ganze Theater um dat wat die dat Soziale nennen tun...“

Auftritt wie ein Profi, tatsächlich aber eine liebende Folkeselegergattin, die ihren Männer regelmäßig mit den grauen Wölfen auf Regatta lässt. Danke, Bärbel!

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 23 Uhr.

(Flying Buffet jetzt bei „Knapenwurst“) In der milden Beleuchtung wirken die Teilnehmer jünger und noch frisch. Dass Kolle oder gar Mini von „Matha“ was verstanden haben, wage ich zu bezweifeln. Ob's am Dialekt oder den Alkoholika liegt, kann ich aber auch nicht mehr beurteilen. Brigitte zerrt mich zwar immer wieder auf die Tanzfläche, ich bin mir aber jetzt sicher, dass es ein schöner Abend wird.

### Es ist Samstag, der 1. August 2009, 23:30 Uhr.

(Flying Buffet läuft immer noch) Auftritt der Stargäste: Erst vor wenigen Tagen gegründet, startet der erste Folke-Flotten-Shanty-Chor mit seiner Weltpremiere. Schön anzusehen in blau-weiß mit rotem Halstuch singen die 10 Typen nur ein Lied von ihrem neuesten (ersten) Album... und das Publikum ist hin und weg! „Auf der Reeperbahn nachts um halb ...“ Herrlicher Klang aus gut geölten Kehlen! Als die Zugaberufe nicht abklingen, reicht eine kurze Abstimmung mit dem musikalischen Leiter Uli, und dann kommt's richtig: DER Flottensong der Essener!! Toller Rhythmus, starker Text, super

Typen! Uli, da hast Du was auf den Weg gebracht... !!!

### Es ist Sonntag, der 2. August 2009, 01:30 Uhr.

Was da jetzt läuft, ist eine echte Folke-Party. Der Shantychor bringt noch mal den Flottensong unters Volk. Fast alle können jetzt den Text und singen mit.

### Es ist Sonntag, der 2. August 2009, 04:30 Uhr.

(Ich glaube, Flying Buffet gibt's nicht mehr) Brigitte und ich wollen nicht die Letzten sein, wir verlassen die Party. Jetzt kümmert sich Rainer um Willi (oder umgekehrt).

### Es ist Sonntag, der 2. August 2009, 12 Uhr.

Von der Mole EYC wird die Jubiläums-Trim-„Wettfahrt“ gestartet. Immerhin sind trotz Regen und Nachwehen 17 Boote/Mannschaften am Start. Mini war auch dabei. Auf meine Frage „und, hat's Euch gefallen?“ kam eine klassische Mini-Antwort: „Was Ihr so das Soziale nennt...“

### Es ist Montag, der 3. August 2009, 19 Uhr.

Vielen Dank im Namen der Flotte den Sponsoren des Abends.

Dank an Mini und Kolle für die großzügige Spende der „50-Jahre-Fottenbecher“ Dank an Michael Nobel (Kaffee) und an Jörg Mellis (Bier), Dank natürlich auch an die flotteninternen Fässchenspenden.

Großer Dank den diesmal zahlreichen aktiven Helfern aus der Flotte, Dank den Akteuren, Dekorateuren und an die Servicecrew, die uns nie lange auf was auch immer warten ließ. „Ihr seid die Flotte!“

Euer  
Horst Klein



# Berlin, Berlin ... Es fuhren viele nach Berlin

## Die Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote auf Wannsee und Havel vom 12. bis 18. September



Auch aus Anlass des 100-jährigen Bestehens des veranstaltenden SV Stössensee hatte ‚Klö‘ schon im Jahr 2003 die Weichen mit der DFV gestellt, dass die Meisterschaft von seinem Verein organisiert und durchgeführt werden konnte.

‚Klö‘ selbst musste leider auf eine Teilnahme verzichten, da gesundheitliche Gründe ein Segeln auf Meisterschaftsniveau nicht zuließen.

Die Wettfahrt- und Organisationsleitung lag in den bewährten Händen der Brüder Jens und Jörn Merda.

Die Vermessung der Segel und der Boote ging für alle 50 Schiffe ohne nennenswerte Probleme über die Bühne – anders als noch bei den Meisterschaften der vergangenen Jahre. Es war erfreulich, dass alle Segel wieder innerhalb der zulässigen



Willkommen für die Segler in Stössensee



TO einst und jetzt - Traute und Kiki bei der Waage am THW-Wagen



Ein voller Folke-Hafen, wie er sein soll



Segelvermessung: diesmal alles tiptopp



**Herzlichen Glückwunsch zum Gewinn der Deutschen Meisterschaft 2009**

**GER 764 „Jule“ und Crew**

**Stefan Schneider Frank Thieme Gunnar Perlitz**



Für Fragen zu den Meister-Segeln steht für alle Interessierten ein erfahrenes North-Team bereit.

North Sails Berlin – Udo Pflüger

[udo@de.northsails.com](mailto:udo@de.northsails.com)

Tel: 030-795 21 93





Toleranzen lagen. Auch die Gewichte der ausgewählten Boote stimmten mit denen, die die Klassenvorschriften fordern, mindestens überein.

Die Meisterschaft war geprägt von tollem Wetter mit gutem, teils schwierig einzuschätzendem Wind.

Von den 9 ausgeschriebenen Wettfahrten wurden 7 an den Tagen Montag bis Mittwoch ausgesegelt.

Donnerstag und Freitag hieß es dann: Warten auf einen meisterschaftswürdigen Wind.

Die Donnerstagswettfahrt wurde nach knapp einer Runde wegen Drehern abgebrochen; die Wettfahrt am Freitag kurz nach dem Start ebenfalls.



Das war zwar schade, aber durchaus verständlich und nachvollziehbar, schließlich befanden sich alle auf einer Deutschen Meisterschaft.

Somit standen die Sieger fest:

- 1) Stefan Schneider mit Gunnar Perlitz und Frank Thieme auf GER 764
- 2) Martin Rehbehn mit Rainer Rehbehn und Jörg Niklas auf GER 804
- 3) Ulf Kipcke mit Dieter Kipcke und Gero Martens auf GER 739

Im würdigen Rahmen fand am Abend des Freitags die Siegerehrung mit anschließender Meisterfeier statt.



Eine tolle Idee: jeder Teilnehmer bekam zum Abschluss einen USB-Stick mit 600 Bildern von den Meisterschaftswettfahrten geschenkt.

Fazit:

Die Meisterschaft war eine super durchorganisierte Veranstaltung mit (fast) perfekten Windbedingungen und einem würdigen Meister.

Dank an alle beteiligten sowohl im Vorder- als auch im Hintergrund!

Und ganz wichtig: weiterhin die besten Genesungswünsche für unseren ‚Klöß‘.

*Harald Koglin*





Gleich brausen Folkeboote ins Idyll



Segelpausenbrot ist verdrückt, wann geht's weiter?



Beim Segelaufmachen beginnen die Mythen...



Im Vorstartchaos bleiben manche Nerven



**Folkeboot-Trailer exklusiv von ECHTERMANN**

Profitieren Sie von unserer über 40-jährigen Erfahrung: Planung · Ausführung · Service · Ersatzteile · TÜV

Alleestraße 31 · 59229 Ahlen · Telefon 02388 - 1880 · Telefax 02388 - 3728 · [echtermann@t-online.de](mailto:echtermann@t-online.de) · [www.echtermann-anhaenger.de](http://www.echtermann-anhaenger.de)



# Förde Cup 2009 in Glücksburg am 4.-5. Juli

## Mitten unter 12ern - Robbe & Berking mR Sterling Cup 2009

Nach vielen Jahren Abwesenheit haben wir mal wieder in Glücksburg an den Wettfahrten um den Förde Cup teilgenommen. Wieder fühlten wir uns im idyllisch gelegenen Hafen von Glücksburg mit seiner romantischen Atmosphäre sehr wohl.

Die Windvorhersage für das Wochenende – sehr schwache Winde aus West – traf zum Glück nicht zu. Die tatsächlichen Wetterbedingungen ließen dagegen gute Wettfahrten zu:

Samstag, 4. Juli: Wind mittags 225°, 8 Knoten, nachmittags 240°, 12 Knoten, Welle mäßig

Sonntag, 5. Juli: Wind mittags 290°, 8-10 Knoten, Welle flach.

Es wurden Up- und Down-Kurse gesegelt, 2 mal hoch und 2 mal runter mit dem Zieldurchgang von der Leetonne halbwind zur ca. 100 m entfernten Ziellinie, die zwischen dem Startschiff und einer Tonne luvwärts lag. Ungewöhnlich, aber machbar.

Die Tonnen waren zwar groß, allerdings durch ihre dunkelrote Farbe gegen die grüne Küste schwer zu sehen.

Sonnabends kam der Wind aus 225° und die Luvtonne lag unter den Ochseninseln. 100 m vor der Tonne setzten die berüchtigten chaotischen Dreher ein.



Platz genug für alle auf der Förde (Foto: Hajo Andresen)



12er beim Start - da halten wir uns lieber raus (Foto: Hajo Andresen)

## Die Folkebootsegel

Erfolgreich mit den eingebauten Vorteilen

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

- lange Flexnose-Latte profilloptimiert
- 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
- flacher Anschnitt engere Schotwinkel und mehr Höhe
- Shelffoot mit Gummiliek trimmt die Profiltiefe
- Kontrollfenster für das Fock-Windbänzel
- Achterliek mit eingebauten Twist optimierter Windfluss

### 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](http://www.haase-segel.de) | [info@haase-segel.de](mailto:info@haase-segel.de)



Den Folkebooten etwas die Show gestohlen: 12er bei der Sterling-Jagd (Foto Hajo: Andresen)

Sonntags kam Wind aus 290° und die Tonne lag unter der dänischen Küste. Die durch die nahe Küste hervorgerufenen Windeffekte wirbelten mittags das Feld durcheinander.

Es gab spannende Duelle im starken Feld mit 27 Booten, deren Ausgang erst auf den letzten Metern entschieden wurde. Sieger wurde Altmeister Blei, gefolgt von Holli, Hinnark, Andreas und Jürgen.

Die Preise für die ersten 3 waren Blickfänger, die weiteren Preise die üblichen Gläser.

Die Wettfahrten wurden von der Regattaleitung wie immer sehr professionell durchgeführt.

Ein Erlebnis der besonderen Art war das Segeln auf einer gemeinsamen Bahn mit den sechs 12 m Rennjachten; wann hat man diese majestätischen Jachten einmal so nah.

Das Rahmenprogramm mit Freibier und Grill war von der Flensburger Flotte sehr gut organisiert und vervollständigt den guten Gesamteindruck. Ein weiterer positiver Faktor ist sicherlich der ungewöhnlich aufmerksame und stets hilfsbereite Hafenmeister dort.

Fazit: Glücksburg ist immer eine Reise wert!

Jürgen Breitenbach  
F-Ger 417

## Leserbrief:

# Dänischer Protest während der Kieler Woche 2009

*Klaus Kahl hatte in der letzten Ausgabe der FolkeNews den Crewwechsel inkl. Steuermann gemäß Segelanweisung der KW und den Class Rules beschrieben.*

*Da im Artikel mein Name genannt wurde als derjenige, der den Protest eingereicht hatte, möchte ich kurz den Hintergrund für den Protest beschreiben.*

*Am Sonnabendmorgen, während der Wettfahrt, sahen wir, dass auf dem deutschen Boot GER 739 ein Wechsel des Steuermanns stattgefunden hatte. Wir wunderten uns, da es darüber keine Vorabinformation seitens der KW Leitung auf dem Folkeboot Info Brett gab.*

*Nach der Wettfahrt sprachen wir darüber mit den anderen dänischen Folkeboot-Besatzungen und bekamen die Information, dass der neue Steuermann auf GER 739 ein Olympiasieger aus der Starbootklasse war.*

*Da wir das dänische Boot mit der schlechtesten Platzierung waren, beschlossen wir, einen Protest einzureichen.*

*Als wir den Protest einreichten, wurde uns von der KW Protestleitung ein Schreiben vorgelegt, in dem die Erlaubnis zugeteilt wurde, den Steuermann auf der GER 739 zu wechseln, da der eigentliche Steuermann Ulf Kipke auf der Studentenfeier seiner Tochter teilnehmen musste. Auch sah die KW-Leitung keinen Grund darin, diese Information vor der Wettfahrt den übrigen Folkeseglern in Form einer Info auf dem Infobrett zukommen zu lassen. Die KW-Leitung hätte nicht die Zeit, alle möglichen Infos auf Infobretter zu verbreiten, die dann schnell überfüllt wären.*

*- „Der Steuermannswechsel in der Folkebootklasse war die einzige Information, außer Platzierungen, die für alle Folkesegler von Interesse waren“ -*

*Aus Sprachgründen beschlossen wir, dass mein deutsches Crewmitglied Ingo Griem am Protestgespräch teilnehmen sollte.*

*Es war nicht unsere Absicht, gegen Ulf Kipke persönlich zu protestieren. So wie ich ihn kenne, war von seiner Seite alles korrekt abgelaufen.*

*Nicht in Ordnung war meiner Meinung nach folgendes:*

- 1. Es war keine Vorabinformation auf dem Infobrett. Ein Fehler der KW-Leitung, den man nicht entschuldigen kann.*
- 2. Die KW-Leitung erlaubt einen Steuermannswechsel, wo der Grund meiner Meinung nach nicht OK ist. Wechsel eines Steuermanns dürfte auf einer Regatta wie die der Kieler Woche nur bei Krankheit oder Verletzung genehmigt werden.*
- 3. Ein Kieler Boot bekommt eine Erlaubnis, genehmigt vom Kieler Yacht Club.*

*Klaus Kahl erwähnt im Artikel den Meisterschaftsparagraph (§11.2), der einen Wechsel des Steuermanns ausschließt.*

*In Dänemark haben wir natürlich die gleichen Regeln.*

*Wir in Dänemark akzeptieren, dass bei Trainingsregatten oder Wochenendregatten, die keine Ranglistenregatten sind, ein Crewwechsel stattfinden kann.*

*Ich meine, dass die Kieler Woche eine so wichtige Regatta ist, dass der Kieler Yacht Club seine Regattabestimmungen zum nächsten Jahr ändern sollte.*

*Hr. dr. Per Damm, Steuermann DEN 722*



# San Francisco Bay 2009

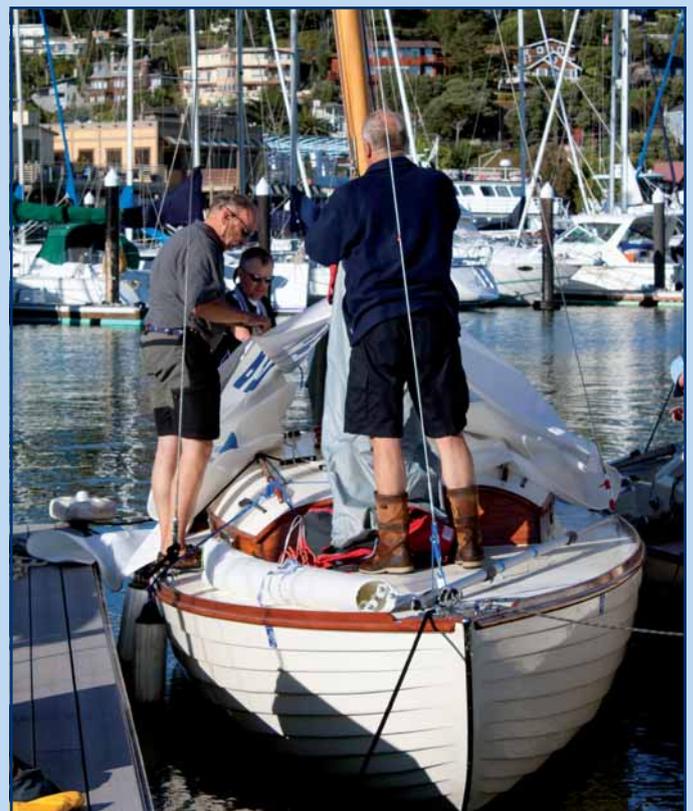
## International Regatta for Nordic Folkboats

Zum zweiten Mal durften wir (GER 852, Robert Winkler, Werner Erdbrink und Michael Wartenberg) an den Internationals vom 13. bis 19. September teilnehmen. Mit dabei aus Deutschland, an erster Stelle GER-658, Christoph Nielsen Torben Dehn und Pit Scheuermann aus Berlin mit eigenem Boot und dem erklärten Ziel, den Cup diesmal zu gewinnen. Doch es sollte für uns Deutsche anders kommen als gedacht.

Christoph und Crew fingen den ersten Tag gut an. Ein 1. und 2. Platz zeigte ihre überragende Geschwindigkeit und Höhe am Wind. Dann aber kam es dicke. Die Wettfahrten vor der Cityfront und Alcatraz, die Woche über im massiven Ebbstrom bei Neumond am Ende der Woche mit bis auf 5 Knoten zunehmendem Strom, machten jede Wettfahrt zum Glücksspiel. Es war schon verblüffend zu sehen, wie nach gewonnenem Start Christoph bei nur 3,4 Bootslängen zu spätem Wenden, seine Führung abgeben musste und bei relativ kurzen Wettfahrten nicht mehr wieder holen konnte.

Dave Wilson, dem Saisonbesten in SF, gelang beim Cityfronttrace der Coup, sich beim 2. Rennen vom drittletzten Platz im Neerstrom, 10 m vom Strand entfernt, an allen vorbei auf den 3. Platz nach vorne zu verholen. Die Aufgabe von Christoph im 4. Rennen nach Frühstart, bei massivem Strom über die Linie und der fehlenden Möglichkeit rechtzeitig neu zu starten, bescherte Dave einen aussichtsreichen ersten Platz für den weiteren Verlauf.

Aber die Regatta wurde erst am letzten Tag entschieden. Der Start dieser Wettfahrt hatte es in sich, knapp 3 Knoten Strom gegenan auf der Startlinie, die Leetonne mit schäumender Bugwelle wie vom White Shark gezogen im Wasser. Christoph konnte seine Füh-



Team Winkler mit dem geliehenen Boot - eigentlich wollten sie damit vorsichtig umgehen... (Foto: RW)



runge nach dem Start im Strömungsstrudel vor Alcatraz nicht halten, nach einer Berührung musste er die Wettfahrt sogar aufgeben. Das war's für ihn und seine Crew.

Wir hatten das Pech, dass sich Werner einen Tag vor dem Abflug einige Rippen brach. Er wollte erst nicht fliegen, aber nach Einsatz aller Überredungskünste und viel Ibuprophen war er doch dabei. Wir tauschten die Positionen auf dem Boot, damit es nicht ganz so schmerzhaft wurde.

Das scheinbare Glück mit dem ersten zugelosten Boot war nach dem Practice Race vorbei, als sich dessen Mast unseren Trimmversuchen nicht gewachsen zeigte und der Jumpstabilbolzen 6 cm im Moder nach unten wanderte. Dann segelten wir einen nicht lizenzierten Einzelbau, wunderschön restauriert, mit tollem Mast, aber einfach zu schwer. Bei mehr Wind konnten wir vorne mitfahren, nachdem wir die am ersten Tag entdeckten Mängel abends repariert hatten. Eine wüste Karambolage am 4. Tag machte dann jedoch einen Platz in der Mitte, wie wir ihn uns erhofft hatten, zu nichte.

Bestens mit dabei: Per Jörgensen und Per Buch mit einem 3. und 4. Platz. Unter den Strömungsbedingungen dieser Woche jedenfalls waren Dave Wilson und Eric Kaiser konstant segelnd mit besten Stromkenntnissen nicht zu schlagen.

Wie bereits vor 2 Jahren war die Veranstaltung organisatorisch vom Feinsten. Der Corinthian Yacht Club war von den Windbedingungen her etwas günstiger zu erreichen nach den Regatten.

Die amerikanische Gastfreundschaft war ein Genuss, vom täglichen Stegbier über die diversen Barbequeabende über der Bucht und im Club und ein rauschender Abschlussabend, kaum zu toppen. Wer kann, sollte unbedingt dran teilnehmen. Der Wille zum Sieg ist dabei wichtig, aber das Vergnügen sollte nicht zu kurz kommen. Nächste Mal vermutlich im St. Francis Yacht Club an der Cityfront.

Robert Winkler



Startszene am 19.09.09

Unten: Alle zwei Jahre wieder: Folkemasten aller Länder in SFO - diesmal im Corinthian Yacht Club

(Fotos: RW)



Suchen nach dem Neerstrom im Cityfront Race - bis 10 m vor den Strand (Foto: Svend Krumnacker)



**Top restaurierter Folke-Klassiker**



Bj. 1949 Hansen-Kertemide, Mahagoni auf Eiche/Esche, wie neu!, LP Stade, Hafentrailer, neuer Motor, VB Euro 25 TSD, Besichtigung oder Exposé anfordern unter 0172-4006543.

 A & A · Emil-Specht-Allee 12 · D-21521 Aumühle  
www.AundA-Klassische-Yachten.de

+++ Einladung +++ Ankündigung +++ Einladung +++ Ankündigung +++ Einladung +++ Ankündigung +++

 **37. Rolling Home 2009** 

Der Segel-Club »Ahoi« e.V. lädt alle Seglerinnen und Segler der Klassen **Folkeboot**, **H-Boot** und **Trias** zur diesjährigen **Rolling Home** am **31.10. + 01.11.2009** ein.

Clubheim und Hafen: Am Großen Wannsee 50 · 14109 Berlin · **Noch Fragen?** → F.-W. Conradi 030/802 63 83



Ausschreibung, Wettfahrtprogramm und Meldung unter [www.scahoi-berlin.de](http://www.scahoi-berlin.de) !

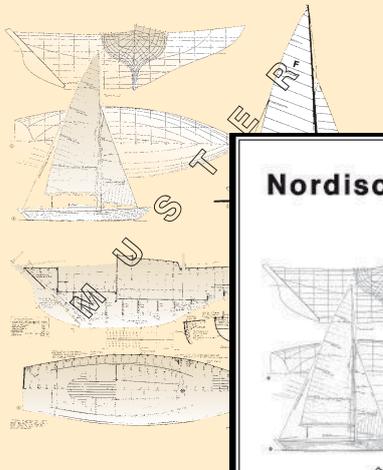
Start der ersten Wettfahrt **Samstag 10.00 Uhr**



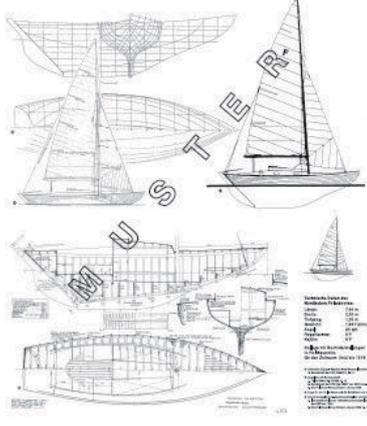
**Nordisches Folkeboot FG 933**

Messbrief, Lindbau 1970, Lärche auf Eiche, natur Deck Bootsbausperrholz-Glasfiber, rutschfest gestrichen  
Cockpit und Kajüte Mahagoni, Bodenbretter Teak  
2 Satz Segel, neue Vollpersenning  
Yamaha Außenborder 6D MHL von 2003  
insgesamt guter Zustand  
Liegeplatz Laboe  
**Preis: 8.000.-€**  
Tel.: 04321 979122

**Nordisches Folkeboot**



**Nordisches Folkeboot**



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

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

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

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

Preis: Poster 25,- Euro, Verpackung: 3,10 Euro, Versandkosten: 3,90 Euro, Gesamtpreis 32,00 Euro inkl. MwSt.

Bestellungen bei:  
Hans Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3,  
25462 Rellingen, Telefon 04101-46133, Mo-Fr 18-19 Uhr

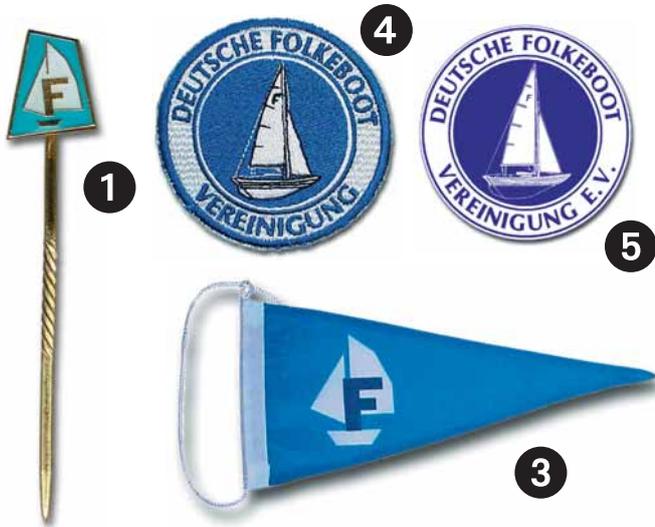
Lieferung:  
Rüdiger Ullrich, Brauneggerstraße 16, 78462 Konstanz

Bezahlung:  
Zahlungsbedingungen wie bei DFV-Artikeln, jedoch Überweisung an Rüdiger Ulrich, Kennwort Colage-NF, Colage 1 oder 2, Deutsche Bank Konstanz, Konto Nr. 0561837, BLZ 69070024

Die Überweisung gilt als Bestellung. Bei Fragen bitte einfach Rüdiger anrufen (Tel. 07531-16476).



# Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



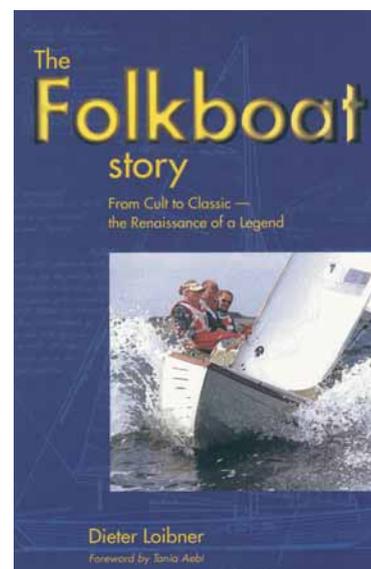
- |                          |            |
|--------------------------|------------|
| 1 Anstecknadel           | Euro 12,00 |
| 3 Folkebootstander       | Euro 9,50  |
| 4 Folkebootaufnäher      | Euro 7,50  |
| 5 Autoaufkleber          | Euro 1,50  |
| 7 Weste (nur XL und XXL) | Euro 25,00 |

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:  
Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

Ein Klinker-Entwurf, der genauso gut und schnell segelt, ob er nun aus Holz oder Kunststoff gebaut ist. – Das Nordische Folkeboot gibt es nun schon seit 60 Jahren. Viele leichtere, schnittigere und schnellere Boote sind in diesen Jahrzehnten gekommen und wieder verschwunden. Das Folkeboot ist noch immer da! – Und zwar stärker als je zuvor.

Die Folkeboot-Story – 240 Seiten, 50 Fotos, 30 Riss-Zeichnungen, Von Kult zu Classic – Die Wiedergeburt einer Legende, von Dieter Loibner (Oakland Ca., USA) Im Internet zu bestellen unter [www.amazon.de](http://www.amazon.de)



Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 0 41 01-4 61 33, Mo. - Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.

## Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

*Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung !*



Nils Nüllmeier  
Hatzper Str. 162  
45149 Essen  
Tel. 0177-4612310  
Bootseigner FG 917  
email: [nils@nuellmeier.de](mailto:nils@nuellmeier.de)  
Flotte Essen

Eva Stricker  
Kay Teckenburg  
Wittstocker Str. 8  
10553 Berlin  
Tel. 030-53654244  
email: [kay.teckenburg@gmx.de](mailto:kay.teckenburg@gmx.de)  
Bootseigner FG 142  
Flotte Berlin

Jörg Dubois  
Kurt-Ledien-Weg 14B  
22455 Hamburg  
Tel. 0172-4322367  
email: [JD2000@gmx.net](mailto:JD2000@gmx.net)  
Bootseigner F ESP 2  
Flotte Schlei

Ernst Wilhelm Dinse  
Eckernförder Str. 3  
24894 Tolk  
Tel. 04622-2986  
Flotte Schlei

Klaus Nissen  
Am Schützenplatz 6  
21439 Marxen  
Tel. 04185-4445  
Bootseigner FG 370  
Flotte Hamburg

Paul Hamen  
Angerstr. 18  
45134 Essen  
Tel. 0201-443530  
Miteigner FG 689  
Flotte Essen

Andrè Feldin  
Im Tannenbusch 19  
45239 Essen  
Tel. 0201-409624  
Flotte Essen

Udo Pflüger  
Rubensstr. 130  
12157 Berlin  
Tel. 030-7952193  
email: [udo@de.northsails.com](mailto:udo@de.northsails.com)  
Flotte Berlin

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

Dr. Christof Schreiner  
Waldeck 1 B  
45133 Essen  
Tel. 0234-13651  
Flotte Essen



## Das aktuelle Buch

Im schlimmsten Moment, nach etlichen Kenterungen und mindestens zweimal über Kopf durchgeentert, vor dem verheerenden Fastnet Sturm von 1979 und vor 15 m Seen ablaufend, entmastet und in akuter Gefahr zu sinken, den Skipper über Bord verloren, entschließt sich die Rest-Crew, das Schiff in der Rettungsinsel zu verlassen. Drei Mann sind unverletzt aber erschöpft und total verängstigt, und zwei liegen total verdreht und anscheinend tot in der Plicht unter allerlei Trümmern. Die zwei Leblosen werden für tot gehalten, sind es aber nicht wirklich. Nick Ward, einer von ihnen kommt wieder zu sich – allein! Sein Kumpel Gerry Winks hängt an der Lifeline außerbords. Nick gelingt es, ihn mit der Wünsch an Bord zu hieven und wiederzubeleben. Wenig später stirbt Gerry trotzdem an Unterkühlung. Die folgenden 24 Sturmstunden mit dem toten Kameraden zusammengeworfen, jeden Moment mit dem Untergang der Yacht rechnend, werden für Nick zu einem Trauma, das sein Leben verändert. Er überlebt, wird abgeborgen, gerettet und bleibt 30 Jahre im Unklaren, warum seine Mitsegler nicht versucht haben, ihn und Gerry vor dem Verlassen des Schiffes wiederzubeleben und mitzunehmen. Sie weichen der Aussprache mit ihm aus, bis er sich entschließt, im vorliegenden Buch seine Erlebnisse in allen Details zu veröffentlichen. Dann heißt es, sie nehmen ihm übel, eine angebliche Absprache der Überlebenden missachtet zu haben, die hieß, niemals mit der Publikation des Erlebten Geld verdienen zu wollen. Eine fesselndere Sturmerzählung habe ich kaum je gelesen, an einem Stück verschlungen! Aber was steckt hinter der menschlichen Tragödie? Ist Nick, der Autor, nur der einzige aus der Crew, der sein Trauma



Nick Ward, Sinéad O'Brien  
*Allein mit dem Tod*

1. Auflage, 288 Seiten, 44 Farbphotos, 9 Abbildungen, Format 13 x 21,5 cm, gebunden mit Schutzumschlag, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, ISBN 978-3-7688-2548-1, 19,90 Euro (D)

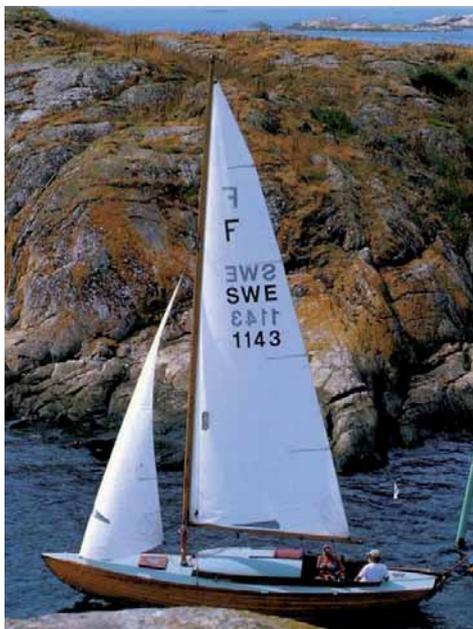
nicht anders verarbeiten konnte, als durch dieses Buch? Missachtet er die Verabredung zum Schweigen aus materiellen Gründen oder gab es nie einen solchen Pakt? Ist seine Darstellung der unterlassenen Hilfeleistung an ihm und Gerry richtig, dann wäre die Tat der Übrigen nicht nur schändliche Seemannschaft sondern sogar eine Straftat. Der Untertitel des Buches suggeriert sogar, die Tragödie sei „verschwiegen“ worden, was auf Unrechtsbewusstsein und vielleicht Reue deuten würde. Dafür gibt es jedoch keinen Anhaltspunkt. Die offizielle Untersuchung geht darauf nicht ein, sie zitiert die Darstellung der Übrigen, zwei offensichtlich Tote zurückgelassen zu haben. Das ist der Konflikt, den dieses Buch nicht auflöst. Nick Ward macht vorsichtshalber keine ausdrücklichen Anschuldigungen, auch er stellt nur Fragen und versucht, zu verstehen.

Die Fastnet Katastrophe von 1979 geschah im „analogen“ Zeitalter. Sowohl die Wetterprognosen als auch die Kommunikations- und Rettungsmittel sind heute deutlich effizienter. Damit ist die Gefahr, dass ein massiver atlantischer Sturm praktisch überraschend in ein Regattafeld von über 300 Yachten fegt und etliche Schiffe sowie 15 Menschenleben verloren gehen, gewiss geringer geworden. Trotzdem bleibt die See letztlich unberechenbar und unerbittlich. Dies und die menschliche Fehlbarkeit in Situationen auf Leben und Tod bringt Nick Wards Bericht eindringlich ins Bewusstsein. Eine Mahnung zum Respekt vor den Elementen, zur vorsichtigsten Seemannschaft und zum unbedingten Zusammenhalt der Crew ist dieses Buch, und absolut fesselnder Stoff! Und: Solange das Schiff schwimmt, ist es auch im Seenotfall der sicherste Ort!

mh

## Folkbåten – En Modern Klassiker

von Berth Höjer

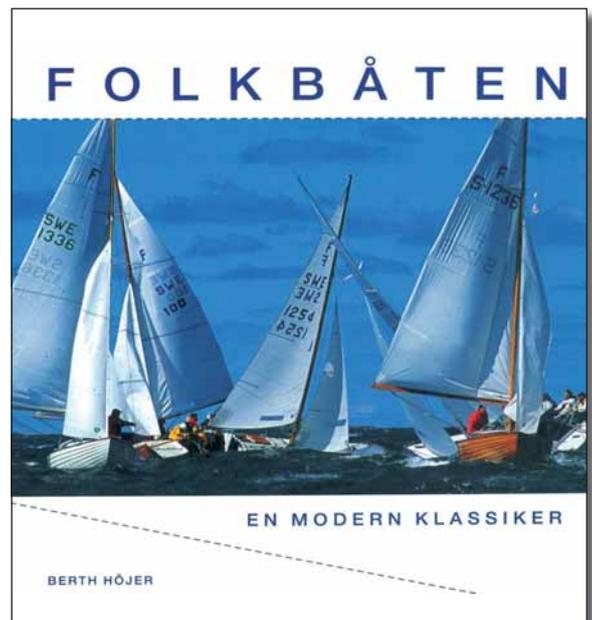


Ich habe kürzlich von einem Freund aus Schweden ein tolles Buch über unser Folkeboot erhalten. Und ich denke, es wäre vielleicht interessant, in einer der nächsten FolkeNews dieses Buch anderen Folke Freunden vorzustellen.

Warum eigentlich eine Buchbesprechung?

Als Lesertipp reicht doch auch eine kurzer Artikel mit den Bildern, damit weiß man wenigstens, dass es dieses Buch gibt.

Manfred Klamminger,  
Stuttgart



**Berth Höjer: Folkbåten – En Modern Klassiker**

Verlag: Nautiska Förlaget

ISBN: 91-89564-34-0

online zu ordern bei [www.bokus.com](http://www.bokus.com) für 191 SKR



# 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 ca. 800 Booten in Deutschland und mehr als 4400 Booten in Europa.

## Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung FOLKENEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminalkalender 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  
0 30/3 27 96 70, Fax 0 30/32 79 67 27  
dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

**2. Vorsitzender**  
Christian Wedemeyer  
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg  
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738,  
mobil 0171/9741571  
2.vorsitzender@folkeboot.de

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

**Sportwart**  
Klaus Kahl, Dachgang 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

**Internet-Obmann**  
Harald Koglin, Neuerker Weg 22 A,  
14167 Berlin, Tel. 030-8177733,  
hkoglin1@t-online.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 60,-
Mitsegler	Euro 30,-
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 30/8 81 12 67, Fax 8 81 57 24  
rai.birkenstock@t-online.de

**Bodensee**  
Rainer Willibald, Tel. 07735-1240  
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen,  
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. 0 40/8 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. 0 45 02/20 38, priv. 41 94  
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde  
heino.haase@haase-segel.de

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

# Impressum

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

**V-Mann Folke Junior:**  
Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 40/ 28056205  
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg/l, hartwig@  
sulkiewicz.de

**FOLKENEWS**  
Internationale Fachzeitschrift und offi-  
zielles Mitteilungsblatt der Deutschen  
Folkebootvereinigung e.V., Klassenverein-  
igung der Nordischen Folkeboot im DSV.

**Herausgeber:**  
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

**Redaktion und Anzeigen:**  
Michael Hundrup  
Schirl 72, 48346 Ostbevern  
Tel. 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 Nicht-  
mitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus  
Versand

**Nächster Redaktions- und Anzeigen-  
schluss ist der 15. 12. 2009**

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

## Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

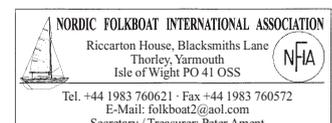
**Hamburg**  
Rolf Polläh, Hamburg  
Telefon: 0 40/82 72 10

**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, Flens-  
burg, Lübeck, Möhnese, Schlei, Flotte  
Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde**  
siehe Flotten-Obleute

## INTERNET-LINK:

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



Die FOLKENEWS wird auf chlor-  
frei 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  
 Eignergemeinschaft  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



## Satzung der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.

Gegründet 1967  
In der Fassung vom 01.06.1967  
geändert gemäß Beschluss auf der  
ordentlichen Hauptversammlung am 21.11.2009

- § 1 Name, Sitz, Vereinsjahr
- § 2 Klassenflagge
- § 3 Zweck
- § 4 Mitglieder
- § 5 Erwerb der Mitgliedschaft
- § 6 Beendigung der Mitgliedschaft
- § 7 Beiträge
- § 8 Organe der Vereinigung
- § 9 Beschlussfähigkeit
- § 10 Wahl des Vorstandes
- § 11 Protokolle
- § 12 Regionalflotten
- § 13 Registrierung, Messbescheinigung, Regatten
- § 14 Verwendung der Mittel
- § 15 Auflösung der Vereinigung

## Satzung

### § 1 Name, Sitz, Vereinsjahr

- (1) Die Vereinigung führt den Namen „Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.“ (DFV) und hat ihren Sitz in Kiel. Sie wurde am 01.06.1967 unter dem Namen „Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.“ gegründet und ist im Vereinsregister eingetragen - Amtsgericht Kiel, Az 1929.
- (2) Gerichtsstand für alle Streitigkeiten zwischen der Vereinigung und den Mitgliedern ist das Amtsgericht Kiel.

### § 2 Klassenflagge

- (1) Die Vereinigung führt eine Klassenflagge, die in einem weißen Rechteck das Klassenzeichen „F“ aufweist und von zwei blauen Rechtecken links und rechts eingerahmt wird, und einen Bootsstander, ein stilisiertes Folkeboot auf blauem Grund mit Klassenzeichen.
- (2) Die Klassenflagge und der Bootsstander dürfen auf Yachten nur geführt werden, wenn der Eigner oder der verantwortliche Steuermann Mitglied der Vereinigung ist.
- (3) Die Klassenflagge sollte bei Regatten auf dem Startboot als Ankündigungssignal geführt werden.

### § 3 Zweck

- (1) Die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V. (DFV) ist ein Zusammenschluss von Personen zur Förderung des Segelsports mit Nordischen Folkebooten. Diese unterliegen den Zeichnungen und Bauvorschriften der NFIA.
- (2) Die Vereinigung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften, insbesondere des Abschnitts „steuerbegünstigte Zwecke“ nach den §§ 51 bis 68 Abgabenordnung durch die Ausübung des Sports in Übereinstimmung mit den Regelungen des Deutschen Seglerverbandes e.V. Dieser Zweck wird insbesondere verwirklicht durch
  - a) Förderung und Ausübung des Wassersports, insbesondere des Segelsports mit Nordischen Folkebooten in allen Formen sowohl auf Binnen- als auch auf Seerevieren (Regattasegeln und Fahrtensegeln)
  - b) Förderung der regelmäßigen Teilnahme an sportlichen Wettbewerben, vor allem an Segelregatten und Fahrtenseglerwettbewerben mit Nordischen Folkebooten
  - c) Durchführung von Trainingsmaßnahmen
- (3) Die Vereinigung ist selbstlos tätig; sie verfolgt keine wirtschaftlichen Zwecke.
- (4) Die Organe der Vereinigung üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus.



(5) Die Vereinigung wahrt parteipolitische Neutralität. Sie räumt den Angehörigen aller Völker und Rassen gleiche Rechte ein und vertritt den Grundsatz religiöser und weltanschaulicher Toleranz.

#### **§ 4 Mitglieder**

Der Verein hat

1. Ordentliche Mitglieder
2. Juristische Personen als Mitglieder
3. Jugendmitglieder

Zu 1. Ordentliche Mitglieder sind unbescholtene Personen jeden Alters und jeden Geschlechts. Sie haben alle Rechte und Pflichten, die sich aus der Satzung der Vereinigung ergeben.

Zu 2. Juristische Personen sind eingetragene Vereine, Stiftungen bürgerlichen Rechts sowie Unternehmen wie Aktiengesellschaften oder Gesellschaften bürgerlichen Rechts.

Zu 3. Jugendmitglieder sind Mitglieder, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Bei Erlangung der Volljährigkeit entscheidet der Vorstand über die weitere Mitgliedschaft als ordentliches Mitglied.

#### **§ 5 Erwerb der Mitgliedschaft**

(1) Die Mitgliedschaft ist schriftlich zu beantragen. Bei Minderjährigen ist eine Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters beizufügen. Über den Antrag entscheidet der Vorstand.

(2) Jedes Mitglied ist verpflichtet, eine Anschriftenänderung umgehend mitzuteilen.

(3) Jedes Mitglied ist verpflichtet, einen Bootswechsel anzuzeigen.

#### **§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft**

(1) Die Mitgliedschaft endet durch

1. Tod
2. Austritt
3. Streichung
4. Ausschluss

Zu 2. Der Austritt kann mit Monatsfrist zum Ende eines Geschäftsjahres formlos aber schriftlich erklärt werden.

Zu 3. Eine Streichung aus der Mitgliederliste kann durch Beschluss des Vorstandes mit Stimmenmehrheit erfolgen, wenn das Mitglied mit zwei Jahresbeiträgen im Rückstand ist und ungeachtet schriftlicher Aufforderung nicht binnen einer gesetzten Frist seiner Beitragspflicht nachkommt.

Zu 4. Auf Ausschluss soll erkannt werden wegen

- a) unehrenhaften oder fortgesetzten gemeinschaftswidrigen Verhaltens
- b) fortgesetzter grober Verstöße gegen die Satzung, die Ordnungen oder Beschlüsse der Vereinigung
- c) Schädigung des Ansehens oder der Interessen der Vereinigung.

Vor dem Ausschluss ist dem Mitglied Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Der Ausschluss erfolgt durch Beschluss des Vorstandes mit Stimmenmehrheit.

Die Streichung und der Ausschluss sind schriftlich mitzuteilen.

#### **§ 7 Beiträge**

(1) Die Mitglieder sind verpflichtet, die in der Hauptversammlung festgesetzten Beiträge jährlich im Voraus zu zahlen.

(2) Über die Beiträge der juristischen Personen entscheidet der Vorstand.

#### **§ 8 Organe der Vereinigung**

(1) Organe der Vereinigung sind

1. die Mitgliederversammlung
2. der Vorstand
3. die Kassenprüfer



Zu 1.

Mitgliederversammlung ist die ordentliche Hauptversammlung. Diese muss mindestens einmal jährlich entweder auf schriftliche Einladung durch den Vorstand oder durch Veröffentlichung in den Folke News mit einer Frist von mindestens 4 Wochen vor dem vorgesehenen Termin unter Angabe der Tagesordnung stattfinden.

Der Mitgliederversammlung obliegt

- die Entgegennahme der Jahresberichte des Vorstandes
- die Entlastung des Vorstandes
- die Neuwahl des Vorstandes, der Ausschüsse und der Kassenprüfer in jedem 2. Jahr
- die Festsetzung der Beiträge und Umlagen und die Genehmigung des Haushaltsplanes
- die Behandlung von Anträgen zur Mitgliederversammlung. Diese müssen bis zum 31. Juli jeden Jahres beim Vorstand schriftlich eingereicht werden; sie sind auf die Tagesordnung zu setzen.

Zu 2.

(1) Zum Vorstand gehören

- a) der Vorsitzende
- b) der stellvertretende Vorsitzende
- c) der Kassenwart gleichzeitig Geschäftsführer
- d) der Sportwart
- e) der technische Obmann
- f) der Pressewart und Folke News Redakteur
- g) der WEB-Administrator

(2) Der Vorstand gem. § 26 BGB setzt sich zusammen aus dem

- a) Vorsitzenden
- b) der stellvertretende Vorsitzende
- c) der Kassenwart, gleichzeitig Geschäftsführer
- d) der Sportwart

(3) Vertreten wird die Vereinigung durch den Vorsitzenden allein.

(4) Der Vorstand hat das Recht, internationalen Verbänden beizutreten.

(5) Der Vorstand ist verpflichtet, in allen im Namen der Vereinigung abzuschließenden Verträge Bestimmungen aufzunehmen, die die Haftung ausschließlich auf das Vermögen der Vereinigung beschränkt.

(6) Der Vorstand ist an die Beschlüsse der Versammlung und den genehmigten Jahresetat gebunden. Der Vorstand kann Etatposten untereinander ausgleichen.

(7) Innerhalb einer Wahlperiode ausscheidende Vorstandsmitglieder können durch den Vorstand kommissarisch ersetzt werden. Sie müssen auf der nächsten Hauptversammlung bestätigt werden.

Zu 3.

Zu Kassenprüfern sind zwei ordentliche Mitglieder im Wechsel für 2 Jahre zu wählen, die die Aufgabe haben, die Vereinskasse nach Bedarf - mindestens einmal jährlich - zu prüfen und darüber der Mitgliederversammlung Bericht zu erstatten. Festgestellte Unstimmigkeiten sind dem Vorstand sofort zu melden, in begründeten Fällen muss eine sofortige Prüfung durchgeführt werden. Sie beantragen die Entlastung des Vorstandes.

## § 9 Beschlussfähigkeit

1. Mitgliederversammlung

- (1) Jede ordnungsgemäß einberufene Hauptversammlung ist beschlussfähig. Jedes erschienene Mitglied, außer Jugendmitglieder, hat eine Stimme.
- (2) Beschlüsse, auch Satzungsänderungen, werden mit einfacher Mehrheit gefasst, mit Ausnahme von Abstimmungen gemäß § 15 der Satzung.

2. Vorstand

Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens 4 Vorstandsmitglieder anwesend sind. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des anwesenden Vorsitzenden.



## § 10 Wahl des Vorstandes

- (1) Die Wahl erfolgt in der Hauptversammlung für die Dauer von 2 Jahren. Die Wahl des Vorsitzenden und die der übrigen Vorstandsmitglieder kann durch Handaufheben offen durchgeführt werden, es sei denn, es wird geheime Abstimmung von mindestens einem anwesenden Mitglied beantragt.
- (2) Erreicht keiner der Kandidaten beim ersten Wahlgang die Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder, ist über beide Kandidaten, die die meisten Stimmen erhalten haben, nochmals abzustimmen.
- (3) Die Wahl des Vorsitzenden leitet ein von der Versammlung zu wählendes ordentliches Mitglied.
- (4) Nach Ablauf der Wahlperiode führen der bisherige Vorstand sowie die bisherigen Amtsträger die Geschäfte bis zur Neu- bzw. Wiederwahl weiter.

## § 11 Protokolle

Über den Verlauf jeder Hauptversammlung ist ein Protokoll zu führen. Anträge und Beschlüsse sind wörtlich aufzunehmen. Das Protokoll ist vom Vorsitzenden und vom Protokollführer zu unterschreiben. Der Protokollführer/die Protokollführerin wird aus der Mitte der anwesenden Mitglieder auf der Hauptversammlung bestimmt.

## § 12 Regionalfлотten

- (1) Die DFV sieht die regionale Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder in Flottenbereichen, aufgeteilt auf die Reviere, in denen Nordische Folkeboote gesegelt werden, vor.
- (2) Die Gründung einer Flotte bedarf der Zustimmung der DFV und unterliegt den Anforderungen des Vereinsrechts.
- (3) Auf Antrag von mindestens vier Folkeboot-Flotten, vertreten durch ihre Obleute, muss binnen sechs Wochen eine Mitgliederversammlung durchgeführt werden.

## § 13 Registrierung, Messbescheinigung, Regatten

- (1) Die Erteilung der Segelnummern, der Registrierung und der Vermessungsbescheinigung erfolgt durch den DSV.
- (2) Die DFV kann Ausschreibungen für Regatten der Folkeboot-Klasse veranlassen.
- (3) Für die Regattabeteiligung gelten die Regeln und Ordnungsvorschriften des DSV und des ausschreibenden Vereins.

## § 14 Verwendung der Mittel

- (1) Mittel der Vereinigung dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Niemand erhält in seiner Eigenschaft als Mitglied eine Zuwendung oder Vergütung. Hiervon unberührt bleiben Zuschüsse, die Mitgliedern zur Deckung von Auslagen anlässlich ihrer Tätigkeiten für die DFV gewährt werden sowie Aufwandsentschädigungen für Trainer und Übungsleiter.
- (2) Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

## § 15 Auflösung der Vereinigung

- (1) Die Auflösung der Vereinigung oder die Änderung des Vereinszwecks kann nur von einer hierzu einberufenen außerordentlichen Hauptversammlung mit 2/3 Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder beschlossen werden.
- (2) Bei Auflösung des Vereins fällt das Vermögen des Vereins an den Deutschen Segler-Verband e.V., eingetragen in das Vereinsregister beim Amtsgericht Charlottenburg unter der Nummer: 1503 Nz, der das übertragene Vermögen im Sinne dieser Satzung unmittelbar und ausschließlich zur Förderung des Sports zu verwenden hat.
- (3) Sofern die Mitgliederversammlung nicht besondere Liquidatoren bestimmt, sind der Vorsitzende und der Kassenwart gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatoren. Beschlüsse über die künftige Verwendung des Vermögens dürfen erst nach Einwilligung des zuständigen Finanzamts ausgeführt werden.

EIN RAUM OHNE BÜCHER IST WIE EIN KÖRPER OHNE SEELE.

Marcus Tullius Cicero

DFV Verlag, p.A. H.-J. Heise,  
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen, C 8807

Deutsche Post   
PRESSEPOST



PASCHEN SOLUTION BIBLIOTHEK



Partner des  
Deutschen  
Buchpreises

**PASCHEN** 

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