7,50 €

Nummer 3/2013
3. Quartal

71 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Karibische Woche

Tolle Fotos

Rüstige Juniorboote

Deutsche Meisterschaft und Goldpokal

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Klaus Heselhaus
Dorfstr. 6
23948 Niederklütz
Tel. 0177-3200702
E-Mail: heselhaus@heselhaus.com
Bootseigner FG ...

Gerhard Poppe
Marschweg 1
22559 Hamburg
Tel. 040-864130
E-Mail: gpoppe@gmx.de
Bootseigner FG 684
Flotte Hamburg

Dr. Rudolf Seutter
Hagenstr. 30
23843 Bad Oldesloe
Tel. 0172-4334363
E-Mail: rudolf.seutter@t-online.de
Bootseigner FG 878

Nils Hollerbach
Am Heisterbusch 29
23730 Neustadt
Tel. 04561-714714
Bootseigner FG 1012
Flotte Lübeck

Harald Schale
Elisabethstr. 6
15732 Berlin
Tel. 030-6755132
Flotte Berlin

Marianne und Karl-Heinz Schütze
Deipenweg 21
33104 Paderborn
Tel. 05254-2988
E-Mail: k.h.schuetze@t-online.de
Bootseigner FG 882
(Liegeplatz Edersee)

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

Europa stellt auf SEPA um

von Hans-J. Heise

Liebe Mitglieder,

mit SEPA schaffen 33 europäische Staaten einen einheitlichen Zahlungsraum. Ab dem 1. Februar 2014 ersetzen SEPA-Überweisungen und SEPA-Lastschriften die bisherigen Zahlungsverfahren. Von dieser Umstellung sind eine Reihe von Zahlungswegen betroffen, die mit SEPA Änderungen unterliegen oder eingestellt werden, da sie nicht SEPA-fähig sind.

Für die Deutsche Folkeboot Vereinigung heißt das in erster Linie, dass das bestehende Lastschriftinkasso-Verfahren auf SEPA umgestellt werden muss. Hierfür benötigen wir nun Ihre IBAN (International Banking Account Number) und ihren BIC (Bank Identifier Code).

Bei der IBAN handelt es sich um eine weltweit gültige Nummer für Ihr Girokonto. Im Rahmen der Einführung des SEPA-Systems für Überweisungen löst sie die Kontonummer und die Bankleitzahl ab.

Beim BIC (Bank Identifier Code) handelt es sich um eine international gültige Bankleitzahl.

Auch wenn es möglich ist, IBAN und BIC durch Programme im Internet berechnen zulassen, bitte ich zur Sicherheit trotzdem alle Mitglieder, mir neue Einzugsermächtigungen zuzusenden!

Ein entsprechender Vordruck liegt dieser Folke News bei, ist aber auch auf unserer Homepage zu finden.

Schon jetzt herzlichen Dank,

Euer Kassenwart
Hans-J. Heise

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Was für ein schöner Segelsommer! Nach dem langen Winter konnten wir landauf, landab gutes Segelwetter ohne nennenswerte Wetterkapriolen – wie so oft in den letzten Jahren – erleben. Aber nicht nur das Wetter, sondern auch die gesamte Regattasaison verlief außerordentlich positiv: durchweg hohe Teilnehmerzahlen, keine Einbrüche bei einzelnen Veranstaltungen und zudem eine konstant gute Beteiligung von Skandinaviern, insbesondere Dänen bei unseren Events. Was wollen wir mehr?

Beide Regatta-Highlights, der Goldpokal in Niendorf und die Deutsche Meisterschaft im VSaW in Berlin, waren Veranstaltungen der Extra-Klasse.

Die Idee des Goldpokals ist ja, neben dem Wettsegeln in erster Linie, die Völkerverständigung der teilnehmenden Mannschaften. Schweden, Dänen und Finnen waren diesmal in Niendorf vertreten. In diesem Sinne ist die Einladung der Finnen, den Goldpokal 2016 erstmalig in Helsinki austragen zu wollen, nur zu begrüßen. Trotz relativ hoher Transferkosten haben sich bisher mindestens fünf Mannschaften aus Deutschland für eine Teilnahme interessiert. Da wir der NFIA bis Mitte November eine Rückmeldung über die deutsche Beteiligung geben müssen, bitte ich Euch, bei weiterem Interesse sich umgehend bei mir zu melden.

Mit 47 Booten war die DM in Berlin wirklich gut bestückt. Der ausrichtende Verein, der VSaW, hatte sowohl an Land als auch auf dem Wasser alles perfekt organisiert. Es gab kaum Proteste, die Stimmung war harmonisch und entspannt. Besonders erfreulich ist es, dass ein junges „Nachwuchsteam“ Deutscher Meister 2013 wurde: Andi Blank und seine Crew. Herzlichen Glückwunsch auch von dieser Stelle nochmal.

Ziemlich ruhig stellte sich für mich in diesem Jahr der Fahrtenbereich dar. Der Versuch, diese Gruppe unter uns mehr als bisher für die DFV zu begeistern, ist nicht einfach. Aber dennoch haben wir es uns auf die Fahnen geschrieben: Den unweigerlich ablaufenden demographischen Wandel wollen wir versuchen, durch Eintritte von Fahrtenseglern in unsere Vereinigung zumindestens teilweise zu kompensieren. Und selbstverständlich dürfen wir auch das Thema Nachwuchsrekrutierung nicht vernachlässigen.

Die relativ vielen Eintritte auch jüngerer Segler in diesem Jahr dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Aufgabe sich immer wieder stellt.

Der Vorstand und meine Wenigkeit sind an diesem Thema eng dran. Von den Flotten könnte ich mir dabei durchaus ein paar mehr Aktivitäten vorstellen. Bitte teilt mir mit, wie ich euch dabei unterstützen kann.

In dieser Ausgabe der FN ist auch die Einladung zur JHV im YRE am Baldeneysee enthalten. Damit möchte ich Euch bitten, möglichst zahlreich zu unserer JHV nach Essen zu kommen. Neben der Weiterentwicklung der Technik des Folkebootes stehen wichtige Entscheidungen zur Qualifikation zur DM an. Bitte denkt dran, mir rechtzeitig vor der JHV eure Anträge zu übermitteln, damit eure Anliegen die gebührende Berücksichtigung finden können.

Ich wünsche euch einen guten Ausklang der Saison, erlebnisreiche Messebesuche und eine gute Herbst- und Winterzeit. Wir sehen uns auf der JHV!

Johannes Thaysen

Inhalt

Technik

Skandinavier zur Schönheitskur 4
DFV-Klassen- und Ranglistentraining 2013 6

Sport

Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote 9
„Pass mal auf, der Andi wird Deutscher Meister“ 10
Karibische Woche 12
Pokalregatta am Bodensee 14
39. Georg Hoffmann Erinnerungspreis 15
Sonnige Sommerregatta in Radolfzell 16
Berliner Meisterschaft 18
Berolina-Cup 18

After Sail

Schnappschüsse 19
Rezept „Feuer an Bord“ 19
Klaus' Logbuch – Die Ehemaligen 20
FolkeNews Rätsel 20
Unser Regattaspaß mit dem Folkeboot 21
Das aktuelle Buch 22
85 Jahre Folke Junior 23

Fahrten

Segeltour im August 26
Unsere wunderschöne Zeit in Berlin 28
Sightseeing zur Berliner Meisterschaft 29

Flottentalk

Nord – Interne Meisterschaft der Flotte Eckernförde 30
West – Nachrichten zur Essener Segelwoche 31
West – Solke Sommerfest der Essener Flotte 31
West – Glück auf in Essen 32
Ost – Ausschreibung 41. Rolling Home 2013 32

Protokoll der Sitzung der Flottenobleute 29
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2013 33

Wir sind auch auf Facebook
www.facebook.com/folkeboot

Skandinavier zur Schönheitskur Teil III

von Philipp Schaich

Im Mai 2013 sind die beiden skandinavischen Folkeboote nahezu fertig für den Sommer. Alprausch, das Lind-Boot von 1968, schwimmt bereits. Der Druck hinsichtlich trockener Witterung ist uns so genommen. Die letzten Arbeiten werden hier im Wasser stattfinden.

Bei Hof, dem schwedischen 1952er Folkeboot, steht zunächst die Fertigstellung des Decks auf dem Programm. Bei diesem Boot müssen wir nun zusehen, schnell soweit zu sein, dass das Boot ins Wasser kommt – schließlich wird es wärmer und das Boot soll nicht austrocknen.

Nachdem die Abschlussleiste des Aufbaus montiert ist, werden die Schrauben verproppt und die Leiste wird lackiert. Zwar war sie schon vor der Montage vorlackiert, doch müssen die Proppen mit ausreichend Lack versorgt sein, so dass anschließend ein gesamter Lackiergang fällig wird – einschließlich Aufbauseiten.

Dann wird das Aufbaudach weiß gemalt. So bekommt es den gewünschten glänzenden Abschluss, der das Boot im richtigen Licht erscheinen lässt.

Die letzten polierten Beschläge werden angesetzt und das Ruder – in diesem Jahr zunächst „notversorgt“, wird angehängt. Ob es im kommenden Jahr aufgearbeitet wird oder einem neuen Blatt weicht, wird die Saison zeigen. Der Aufwand wird nicht wesentlich mehr sein, wenn ein neues Blatt gebaut werden muss.

Parallel wird der Mast abschließend lackiert und die Beschläge werden angebracht. Einige neue Beschläge werden angesetzt, so wird dem Boot beispielsweise eine Reffeinrichtung mit auf den Weg gegeben.

Hof Lomma, Seitendeck mit Aufbauseite und Fensterrahmen (oben) Schiebeluk, im Wasser (links)

Alprausch, Außenhaut mit Namenszug (oben) und Cockpitsüll (unten)

Schließlich kann gekrant werden und das Boot liegt für einige Tage „an der Pumpe“, so dass der Rumpf sich dicht ziehen kann.

Im Wasser werden dann letzte Installationen vorgenommen. Die Batterie mit einer Lenzpumpe wird montiert. Dafür wird das alte Schlauchsystem ausgewechselt. Eine gute Woche nach dem Krantermin wird der Mast gestellt. Das Boot ist dicht und eine erste Segeltour bestätigt die Arbeiten. Das Boot segelt gut – was nicht verwunderlich ist bei einem Folkeboot. Der Lack steht sehr sauber und zeigt neben einer guten Fläche auch einen ordentlichen Glanz. In Anbetracht der Geschichte des Bootes ist das jedoch ganz bemerkenswert!

Alprausch liegt derweil am Steg und erwartet die letzten Arbeiten. Hier sind nicht mehr viele Dinge zu tun, das Boot ist nahezu fertig gestellt. Hier ein paar Schrauben, dort eine Verlängerung der Pantry ordentlich angeschraubt. Der Mast wird gestellt, die Polster vom Polsterer werden geholt und auf Passung getestet. Die Kojenauflagen im Bug werden final angepasst. Dem Cockpittisch fehlt noch eine funktionierende Halterung am Traveller. Abschließend lässt sich sagen, dass die durchgeführten Arbeiten auch hier funktionieren und sich im langen Urlaub mit der Familie bewährt haben

Hof Lomma, vor dem Verlassen der Werft und Winschfundament (rechts)
Alprausch (vorn), Hof Lomma (hinten), im Werfthafen (unten links)
Hof Lomma, kurz vor dem Kranen (unten rechts) *Alle Fotos Schaich*

DFV-Klassen- und Ranglistentraining 2013

von Thomas Kruse

Es sind nicht nur die Segeleigenschaften, die die Folkebootklasse unter anderen Klassen auszeichnen, es sind auch die Veranstaltungen der Klasse, die mit anderen Klassen nicht immer zu vergleichen sind. Als wir die letzte lange Ankerleine der Luvboje am Sonntagnachmittag aus der Förde gezogen haben sagt Per: „Wahnsinn, dass ihr hier mit 15 Schiffen ein Training hinbekommt! In Dänemark sind wir schon froh, wenn man mal zu dritt auf dem Wasser ist…“ Søren zieht die Bierflasche unter seiner Schwimmweste hervor – wohl ein Geheimversteck der Dänen – nimmt zufrieden den letzten Schluck, als wolle er damit gelungene zwei Trainingstage beschließen. Dann übergibt er Per die leere Flasche und stimmt ihm zu, während dieser sie in der Backskiste des Motorbootes verstaut. Und auch ich denke, dass es für Außenstehende etwas irreal aussehen muss, wie professionell sich die Klasse einer Trainingsveranstaltung widmet. Zwei Motorbote, drei Trainer (darunter zwei Goldpokalgewinner), zwei Trainingstage unter der Woche, Funkgeräte, Video- und Fotoanalysen, und schließlich 15 Schiffe auf dem Wasser. Ein Feld nach dem sich andere Bootsklassen selbst auf der Kieler Woche neidisch die Augen reiben. – Nein von außen sieht das wohl nicht nach einer Amateur-Klasse aus, sondern vielmehr nach zumindest ernstgemeintem, wenn nicht sogar professionellem Segelsport – nach einer Klasse in der man verstanden hat, dass seglerischer Erfolg mit Training und Wasserstunden korreliert. Hinter uns liegen zwei Trainingstage, aus denen ich ein sehr positives Resümee ziehe. Nicht nur, weil ich glaube, dass es mir und den Teilnehmern Spaß und Nutzen brachte, sondern vielmehr, weil ich das neue Konzept, Klassen- und Ranglistentraining zusammenzulegen, sehr gelungen finde.

Als Johannes Thaysen mich einige Wochen später anrief und um eine kleine Analyse für die FolkeNews-Leser bittet, komme ich dem gerne nach. Ich greife aber bewusst nur einen Punkt der vielen angesprochenen Trainingstipps des Wochenendes auf, um die Nachfrage und den Erfolg des Trainings für das nächste Jahr nicht zu mindern.

Auffällig war, dass viele Mannschaften sich noch nicht über die Trimmkonsequenzen eines Langkielers im Klaren waren. Was ich damit meine ist, dass die Segeleinstellungen nur bis zu einem bestimmten Punkt (in Abb.1 bis zum Wert 1 auf der Ordinate) maximalen Druck erzeugen sollten, da der Lange Kiel bei aufrechter Segelweise massiv Abdrift nach Lee verhindert, ist es bedeutender aufrecht zu segeln, als in anderen Klassen. Der Punkt, in dem man das Segel nicht mehr ideal einstellen sollte, ist im Folkeboot früher erreicht, als in anderen Booten. Dies ist der Punkt in dem man mit seinem Crewgewicht das Schiff bei idealer Segelstellung nicht mehr angemessen aufrecht segeln kann. Bei weiter zunehmendem Wind würde das Boot, mit gleichbleibender Segeleinstellung, nun nur noch stärker krängen, da das aufrichtende Moment des Crewgewichts und des Kiels nicht ausreichen, dem im Segel erzeugten Druck entgegenzuwirken. Somit resultiert aus mehr Druck nicht mehr, mehr Geschwindigkeit, sondern nur mehr Abdrift. Würde die Segeleinstellung bzw. der Segelstil nun nicht geändert werden, würde nur massiv Höhe verschenkt werden. Nun gibt es also zwei Mittel diesem Höhenverlust entgegenzuwirken:

1. Man nimmt den Druck aus dem vorderen Bereich des Segels raus, indem man mehr Höhe segelt. Dies funktioniert beim schweren Folkeboot aber nur bei flachem Wasser. Für jede Welle muss wieder abgefallen werden und die Segeleinstellung dementsprechend angepasst werden. Dieser Steuerstil ist oft bei Starbootseglern zu sehen.
2. Man versucht den Druck dort loszuwerden, wo er am meisten, in Hinblick auf das krängende Moment, schadet – im Topbereich! Bei Überdruckbedingungen ist es wichtig den Druck aus den unteren Regionen des Segels zu ziehen. Je tiefer der Bereich im Segel liegt, in dem der Druck erzeugt wird, desto mehr Druck kann zum Vortrieb des Schiffes genutzt werden, ohne durch ein krängendes Schiff Höhe zu verschenken. Der Hebel zum Crewgewicht wird kleiner, je tiefer der Druckpunkt liegt. Dies schafft man also nur dadurch, dass man Twist ins Segel bringt, den Traveller also möglichst nicht zu weit nach unten rauschen lässt und das Achterstag nutzt.

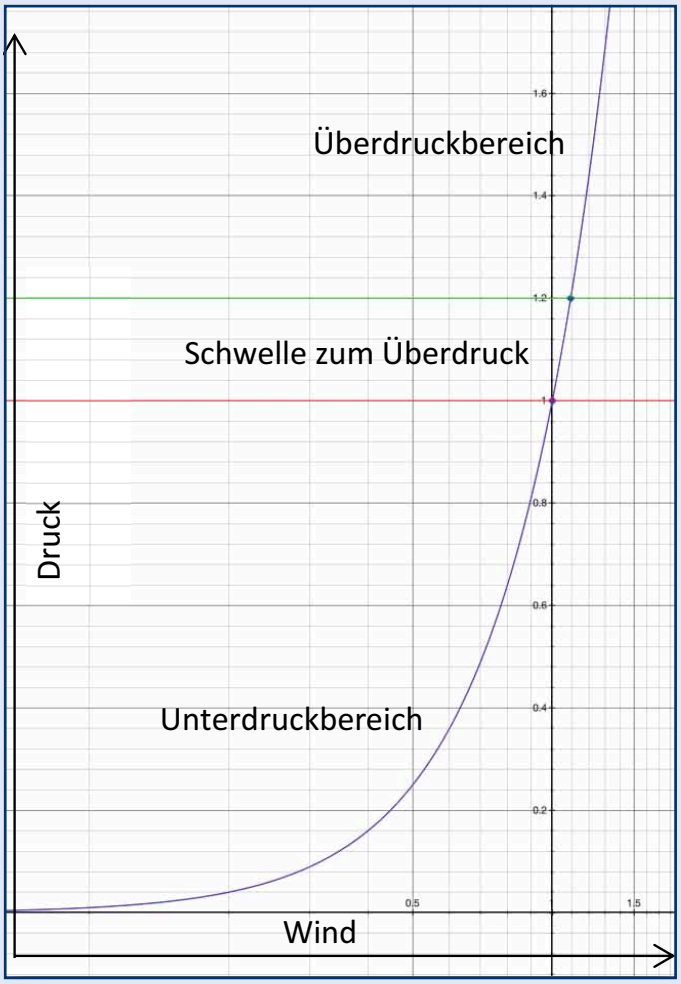


Abbildung 1: Zunahme des Druckes bei Zunahme des Windes führt schließlich in einen Bereich in dem der Druck nicht mehr genutzt werden kann. Ab hier wird das Segel nicht mehr optimal getrimmt, sondern man sollte versuchen Druck abzubauen und so aufrechter und höher zu segeln.

Abbildung 2: Grenze zum Überdruckbereich: Crew hängt voll und schafft es gerade noch das Schiff in angemessener Krängung zu halten, während der Topbereich noch weiter Druck erzeugt.

Der Eintritt in den Bereich des maximal nutzbaren Druckes hängt natürlich stark vom Crewgewicht ab. Leichte Crews müssen nicht nur mehr hängen, sondern auch viel früher mit den zwei oben genannten Mitteln arbeiten als schwerere. Der Geschwindigkeitsnachteil der leichten Crews kann somit durch das erste obig beschriebene Mittel für einen Höhenvorteil genutzt werden. So kann man auch als leichte Crew bei Übergangsbedingungen im vorderen Feld an der Luvtonne ankommen. In Abb.1 endet der Übergangsbereich auf der Ordinate beim Wert von 1,2. Hier beginnt irgendwann der Bereich, in dem keine Mannschaft im Feld mehr im Unterdruckbereich ist. Hier sind die Voraussetzungen der Mannschaften wieder vergleichbar.

Gerade bei Wellenbedingungen bietet die Druckvariation durch die Schiffsbewegung in der Welle Ansatz für weitere Überlegungen. Bei einer Masthöhe von gut 10 Metern und einem Abstand zum Bug von 2 Metern haben wir einen Hebel von 1:5 im Masttop und ca. 1:4 im Topbereich des Segels. Dies bedeutet, dass die Druckbe-

Abbildung 3: Zwar ein sehr schönes Profil, aber zu viel Krängung. Mehr Twist im Segel würde zu einem aufrechteren Boot und damit zu mehr Höhe führen. Bei flachem Wasser kann Höhe geschoben werden. Im Unterdruckbereich wäre das Profil (rechts) jedoch sehr schön.

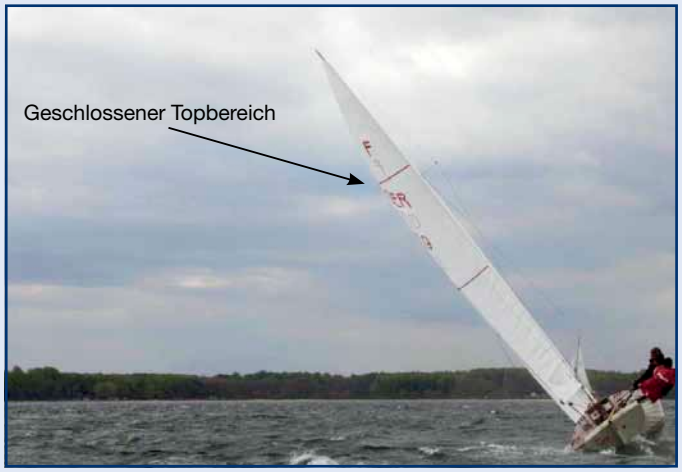


Abbildung 4 Auch hier zu wenig Twist, damit zu geschlossener Topbereich, zu hoher Druckpunkt, zu viel Krängung und daher wenig Höhe.

dingungen bei einer Welle von 2 Metern in einer Wellenamplitude von einer Sekunde zu einer Druckvariation von 16 Metern/Sekunde im Topbereich des Segels mit sich bringen. In jeder einzelnen Welle variiert Windstärke und Windrichtung also oft von raumen Leichtwind bis zu, von der Richtung her, vergleichbar spitzem Starkwind. Den Teilnehmern des offenen Trainings wurde unter anderem eine gedankliche Auseinandersetzung mit diesen Sachverhalten empfohlen.

Abbildung 5: Segel öffnet im oberen Bereich um hier wenig Druck zu erzeugen. Hierdurch wandert der Hebelpunkt des Druckes nach unten. So kann im unteren Bereich mehr Druck für Geschwindigkeit genutzt werden. Das Boot fährt aufrechter und mit weniger Abdrift.

Abbildung 6 Bei den Staren wird im Überdruckbereich durch hohe Kreuzkurse Druck aus dem vorderen Bereich des Großsegels genommen. Wer bei der Kieler Woche 2009 Marc Pickel im Folkeboot gesehen hat erinnert sich evtl. noch, wie dieser mit einfallender Fock die Starkwindkreuzen gesegelt ist.

Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote

Der VSaW war vom 1. bis 6. September 2013 Ausrichter der Deutschen Meisterschaft der Nordischen Folkeboote, dieser über 70 Jahre alten Klasse, die über diesen langen Zeitraum nichts an ihrer Attraktivität verloren hat und zu jeder Regatta starke Felder auf das Wasser bringt.

© VSaW sowie Ralph Linow und Sören Hese

So auch zu dieser DM - 47 Mannschaften hatten zu den 10 ausgeschriebenen Wettfahrten gemeldet – und die ganze deutsche Elite aus allen Teilen der Republik war am Start.

Letzten Sonntag ging es mit der Vermessung von Booten und Segeln los, und abends wurde dann die Veranstaltung vom Vorsitzenden des VSaW, Dr. Andreas Pochhammer, eröffnet. Der Präsident des DSV, Rolf-Otto Bähr, sowie Dr. Johannes Thaysen als Vorsitzender der Klassenvereinigung begrüßten die Teilnehmer ebenfalls und wünschten für die Veranstaltung die besten Verhältnisse.

Am Montag begann der seglerische Teil. Pünktlich um 14:00 Uhr erfolgte der 1. Start bei nieseligem Wetter mit Winden um die 20kn. Perfekt für die Boote. Die 2. Wettfahrt wurde gleich anschließend gesegelt. Überlegene Gewinner beider Wettfahrten wurden Ulf und Dieter Kipcke und Gero Martens aus Kiel.

Am Dienstag wurden bei abnehmenden Wind 3 weitere Rennen gesegelt, wobei die Kipcke-Crew ihre Führung verteidigen konnte.

Der Mittwoch zeigte sich von der ganz windarmen Seite. Spiegelblank waren Wannsee und Havel; die Teilnehmer vertrieben sich die Zeit mit einer Rundfahrt auf der 'Mini-Fregatte' Royal Louise oder einfach mit einem entspannten Aufenthalt auf dem schönen Clubgelände. Am Abend fand ein großes Hafenfest statt, bei dem auch alle Mitglieder des VSaW die Möglichkeit hatten, mit den Teilnehmern der DM einen fröhlichen Abend bei leckeren Speisen und Getränken zu verbringen.

Am Donnerstag war der Wind zurück und hatte auf Ost gedreht. Bei den für diese Richtung typischen Drehungen hatte auch so mancher Favorit seine Schwierigkeiten. Drei Wettfahrten wurden gesegelt, von denen Udo und Susanne Pflüger sowie Theo Gringel zwei gewinnen konnten. Die Führung in der Gesamtwertung hatten Andreas Blank und seine beiden Crewmitglieder Svenja und Alexander Loerke übernommen. Mit einem großen Gala-Dinner wurde der Tag beendet.

Am Freitag ging es um 11:00 Uhr mit den beiden letzten Wettfahrten weiter. Die Crew von Andreas Blank ließ nichts mehr anbrennen und sicherte sich den Titel. Zweite wurden Walther Furthmann, Gunnar Ceccotti und Anna Pfau aus Kiel vor der Kipcke-Crew. Erste aus dem VSaW wurde die Mannschaft von Udo Pflüger auf Platz 5.

Quelle: http://www.vsaw.de

Der Berliner Fotograf Sören Hese (Yacht und Regatta Photographie, www.sailpower.de) hat uns bei den Regatten um die Deutsche Meisterschaft fotografiert. Auf dieser und der folgenden Seite zeigen wir eine Auswahl.

Auf seiner Website können alle Fotos angesehen und auch bestellt werden. Sören Hese hat viele von Euch abgelichtet und es sind auch schöne Einblicke in die Cockpits dabei. Bestimmt findet ihr ein schönes Bild von euch oder eurem Folke.

Schaut da mal rein und denkt jetzt schon an die Weihnachtsgeschenke!

Die Bildergalerie findet ihr unter der Adresse soeren.zenfolio.com/folkeidm2013

„Pass mal auf, der Andi wird Deutscher Meister."

Die Deutsche Meisterschaft in Berlin von Susanne Pflüger, GER 905 Mad Mongoose

„Pass mal auf, der Andi wird Deutscher Meister." – Udos Worte begleiteten mich auf unserer Heimfahrt nach zwei Wochen Alpen–Urlaub. Das hier war Kontrastprogramm im fliegenden Wechsel: Gestern noch hochalpin, heute Vermessung für die Deutsche Meisterschaft am Wannsee. Zum Glück hatte unser dritter Mann, Theo, schon am Vortag unser Schiff gekrant und das Unterwasserschiff fein säuberlich mit der Zahnbürste geschrubbt. Trotzdem blieb für uns noch genug zu tun. Die Sommerausrüstung musste vom Schiff, damit wir konkurrenzfähig würden. Also Polster, Schrubber, Herd, Badeleiter und Küchenausstattung in einen Handwagen geladen und Richtung Auto. Leider mussten wir an der Traube Folkebootsegler vorbei, die da schon vermessungswillig vor dem Jugendhaus des VSaW standen – die Sprüche könnt ihr euch sicher vorstellen.

Andreas Blank, Svenja Loerke und Alexander Loerke hier bei der Berliner Meisterschaft, die sie auch gewannen. (oben, Foto Marina Könitzer)
Alle Sieger mit ihrer Wettfahrtleitung (unten, Foto VSaW)

Der erste Wettfahrtag am Montag startete ungemütlich. Strammer Wind aus West mit den auf dem Wannsee dazugehörigen Drehern und waagerechter Regen, mehr oder weniger den ganzen Tag. Zum Glück ging es erst um 14.00 Uhr los, es war anstrengend genug. Beide Wettfahrten gewann die Kipcke-Crew derart souverän, dass ich mich fragte, wer sonst wohl dieses Jahr für den Titel in Frage käme?

Der Dienstag war genauso grau wie der Montag. Regen, Regen, Regen – diesmal aber gepaart mit weniger Wind. So konnten sich meine blauen Flecken etwas erholen – vom Hängen auf der Kante und sonstigem Hin- und Herpoltern im Cockpit. Die Kreuz-Strekken verbrachte ich hauptsächlich in der Kajüte wegen des Trimms. Insofern war es jedes Mal spannend, an welcher Position wir an der Luv-Tonne herauskamen. Eine Vorahnung gab es natürlich – ich sah es in Udos und Theos Gesichtern, ein Auf und Ab der Gefühle.

Die Kipcke-Crew war am heutigen Tage nicht mehr so souverän wie am Vortag und endlich segelte sich auch Udos Favorit, Andi Blank, in der dritten Wettfahrt ganz nach vorn. So wie wir in der vierten und Walther Furthmann in der fünften Wettfahrt. Na, das würde vielleicht doch noch spannend werden…

Am Mittwoch nun ein ganz anderes Bild: Sonne und Flaute, also nix mit segeln. Alle machten es sich gemütlich und nutzten die Zeit zum Klönen und Fachsimpeln. Wir fanden in Birgit von der GER 1081 (der alte Ahoier) eine vierte Doppelkopfspielerin und verbrachten auf diese Weise sehr lustig den Tag. Am Abend hatte der VSaW ein Hafenfest organisiert, das mit Markständen und stimmungsvoller Beleuchtung die Segler so lange unterm Mastenkrahn sitzen ließ, bis es dann wirklich zu kalt wurde.

Donnerstag war der Wind wieder da, eine nette Brise aus Ost. Mittlerweile hatten wir besser in die Serie hineingefunden und legten alle Konzentration auf den Start. Wenn man hier bei 47 Booten nicht ganz vorn dabei war, war es ganz schwierig, bzw. unmöglich, sich nach vorn zu segeln. Das war schon was anderes als sonst die Regatten mit 25 Schiffen – da hat man sonst deutlich mehr Platz.

Neben einem 14. segelten wir an diesem Tag noch zwei erste Plätze, was nicht nur gut fürs Gemüt war, sondern für den letzten Tag nochmal Spannung versprach. Die Kipcke-Crew zeigte an diesem Tag Nerven, währen die Blank-Crew stetig sauber einstellig segelte. Auch Bleifuß brachte sich mit zwei zweiten Plätzen wieder ins Gespräch und Walter Furthmann war eh gut dabei. Am Abend war sowohl der Saal als auch das Terrassenzimmer festlich gedeckt für das Gala-Menü. Ein scharfes Kürbis-Süppchen, superleckere Rinderroulade mit Rotkohl und Klößen und Tiramisu zum Abschluss waren echt gelungen und gaben Kraft für den letzten Tag.

Am Freitag wieder Wetter vom Feinsten: Sonne und richtig schöner Wind aus östlicher Richtung. Alle waren nervös wie Rennpferde, nach mehreren Startversuchen half nur Black Flag. Zwischen der Blank-Crew und der Kipcke-Crew lief es auf ein Duell hinaus, beide hatten sie die größten Chancen auf den Titel, aber für die Kipcke-Crew war neben eigener Stärke nötig, dass Andi patzte. Die eigene Stärke zeigten sie mit einem ersten Platz im vorletzten Rennen, aber ein achter Platz der Blank-Crew war nicht wirklich gepatzt. Und auch im letzten Rennen ließen die drei Berliner nichts anbrennen und holten mit fünf Punkten Vorsprung bei zehn Wettfahrten den Titel mal wieder nach Berlin. Da hatte Udo aber den richtigen Riecher mit seinem Tipp. Walther Furthmann mit seiner Mannschaft holte sich ebenfalls mit einer konstanten Serie die Silbermedaille und für die Kipcke-Crew gab es letztendlich Bronze. Wir beendeten unsere Deutsche Meisterschaft, bei der wir etwas Anlaufschwierigkeiten hatten, als Fünfte (klar, deshalb ja der Bericht), mit der Erkenntnis, sich bei kommenden Großveranstaltungen besser in Ruhe vorzubereiten.

Insgesamt war es eine tolle Veranstaltung. Für uns insbesondere, weil wir keine Anreise hatten. Unser Mad Mongoose lag die ganze Zeit in seinem angestammten Stand. Aber ich denke, auch die Weitgereisten hatten ihren Spaß. Vom Wetter her war für jeden was dabei, außerdem ein schönes Rahmenprogramm und spannende Wettkämpfe bei zehn Wettfahrten – was will man mehr?

Karibische Woche

von Gerhard Fenger, FG 512

Schon die Anreise machte Appetit auf die vor uns liegende Woche. Kaum war der Motor des Zugfahrzeugs im Fischereihafen Niendorf abgestellt, wurden wir von Stefan Rosehr freundlich begrüßt und sofort mit den nötigen Informationen versorgt. Das Kranen ging schnell und professionell voran, lediglich die Suche nach dem Trailerparkplatz P5 artete für Ortsfremde zu einem Suchspiel mit Gespann aus.

Danach richteten wir (Gerhard, Arne Kuhr und Torsten Illing) uns mit meinem Bus und Torstens Caddy auf dem Parkplatz des Niendorfer Yachtclubs bei Sonnenschein ein. Sofort ergaben sich nette Gespräche mit alten Bekannten und Freunden.

Am nächsten Morgen füllte sich der Parkplatz um uns herum und die Stimmung stieg. Die Anmeldung beim Race-Office und die Vermessung gingen trotz 55 gemeldeter Crews problemlos und freundlich über die Bühne. Ein letzter Check und Schiff und Besatzung waren für die kommende Woche vorbereitet. Am Abend gab es nach der Eröffnung des Goldpokals neben reichlich Freibier die Möglichkeit, Lose für die große Tombola zu kaufen. Hauptpreis war eine North-Fock.

Die erste Wettfahrt begann mit reichlich Wind und einer dicken Überraschung für uns. Nach dem Startschuss ging ein Ruck durch die 512 und plötzlich stimmte der Trimm nicht mehr. Ein Blick nach oben offenbarte ein abgeschertes Vorstag. Durch ein schnelles Bergen der Segel und das Stabilisieren des Mastes, durch das Befestigen des Großfalls auf der Bugklampe, blieb das Rigg unbeschädigt. Als Erster beendete Sören Kaestel diese Auftaktwettfahrt. Das Regattabegleitschiff schleppte uns unverzüglich nach dem Start des Feldes in den Hafen, wo uns von hilfsbereiten Niendorfern so schnell geholfen wurde, dass wir mit neu gestelltem Mast und einem intakten Vorstag rechtzeitig zum Start der zweiten Wettfahrt an die Linie gehen konnten und eine Wettfahrt bei herrlichem Wind und Sonnenschein segeln konnten. Vielen Dank der Crew der AW-Niemayer und den fleißigen Helfern an Land!

Kaum hatte man ein Plätzchen im gemütlichen Hafen gefunden, gab es auch schon Brezeln und Freibier.

Das Wetter blieb uns Folkebootseglern treu und auch die dritte Wettfahrt konnte am Dienstag bei 3–5 Bft aus Südwest gestartet werden. Voran ging's über links, was Lars Lindberg aus Schweden am konsequentesten einhielt und den Tagessieg heraussegelte. Wir selbst mussten zur Schonung einiger Schiffe den luvwärtigen Notausgang am Leegate nehmen und nach überstandenem Kringel die Tonne erneut runden. Somit endete die dann folgende Aufholjagd mit Platz 32. Zurück im Hafen gab es nach Stegbier mit Beilage die Ehrung des Tagessiegers. Doch auch der Abend wurde durch eine gemeinsame Tanzveranstaltung unter fachkundiger Anleitung bei ausgelassener Stimmung und einem tollen Sonnenuntergang über der Ostsee zu einem unvergessenen Erlebnis.

Der Donnerstag bescherte uns Schwachwind und trickreiches Segeln. Walter Furthmann bewies einmal mehr seine Klasse mit einem ersten Platz. Wir hatten uns an das von Heino für unsere Mastkurve geschnittene Großsegel gewöhnt und beendeten die Wettfahrt mit einem 17. Platz und liefen zufrieden in den Hafen ein, wo es neben Stegbier wieder Essbares gab. Nach der Preisverleihung an den Tagessieger klang der Abend bei bestem Wetter auf der schönen Terrasse des Niendorfer Yachtclubs aus.

Bei drei bis vier Bft und Sonnenschein wurde der Freitag zu einem Segelerlebnis der Extraklasse. Erik Koester gewann diese Wettfahrt vor Sören Kaestel. Abends folgten alle der Einladung der Flotte Lübeck in die Halle von Uli Schütte. Um wirklich alle Crews unterbringen zu können, war die Halle mit einem Festzelt erweitert worden. Uns erwartete ein leckeres Labskausessen. Bei bester Stimmung konnten dann die Lose eingetauscht werden. Neben Bootshaken und viel Poliermitteln gab es auch viele Jogi Löw Fan Pakete inklusive eines Trikots, so dass die Kleiderordnung zur späten Stunde keine Rückschlüsse mehr auf unsere Sportart zuließ.

Ein voller Hafen, karibische Temperaturen und Freunde aus Scandinavien (Fotos Thaysen)

Søren Kæstel feiert seinen dritten Goldpokalsieg mit Johannes E. Olsen und Erik Andersen auf Eriks schöner Cirkeline.

Am Samstag zeigte die Ostsee ihr gesamtes Wetterspektrum während einer Wettfahrt. Direkt vor dem Start wehte es kräftig, ließ aber dann schnell etwas nach. Im Verlauf der Wettfahrt kamen dann starke Dreher, eine Regenfront und abflauender Wind hinzu. Wir kamen mit den wechselnden Bedingungen gut zurecht und beendeten diese Wettfahrt mit einem siebten Platz. Danke Siggi! ;) Sören Kaestel genügte der achte Platz zum Gewinn des Goldpokals vor Walter Furthmann.

Nach dem zügigen Verladen unserer Schiffe feierten alle Teilnehmer den Sieg von Sören Kaestel mit einem Überraschungsbüffet auf der Terrasse des Niendorfer Yachtclubs.

Dieser Goldpokal bot sowohl in sportlicher Hinsicht als auch als Event unserer Bootsklasse alles, was man sich wünschen konnte. Vielen Dank an den Ausrichter, alle Helfer und die Flotte Lübeck.

Die Fotos dieser Seite wurden uns vom Lübecker Fotograf Nils Bergmann zur Verfügung gestellt.
Auf seiner Website können alle Fotos angesehen und auch bestellt werden. Bestimmt findet ihr auch hier ein schönes Bild von euch oder eurem Folke.
Die Bildergalerie findet ihr unter der Adresse www.yachting-photos.com/Archiv/fgp13/fgp13.html

Es war nicht nur karibisch, manchmal musste von oberster Stelle, gleichwohl erfolgreich, Einfluss auf die Wettergötter genommen werden, unser Wettfahrtleiter Hans-Hermann Hoffmann.

Pokalregatta am Bodensee oder 2 Berliner am See

von Günter Dörband und Rainer Birkenstock

Irgendwann im Frühjahr kam Rainer auf die Idee: „Lass uns doch mal zum Bodensee, Regatta fahren!“

Regattakalender aufgeschlagen, prima, Anfang Juni „Meersburger Pokalregatta“; Elly angerufen, ob wir ein Folke für diese Wettfahrten bekommen könnten, Antwort ja, wisse aber noch nicht welches, egal, wir buchten.

Direkt an der Seepromenade in Meersburg war ein kleines verträumtes Hotel ein paar Tage unser zuhause.

Rainers Frau Gaby war mitgekommen, um auf uns „wilde Berliner“ aufzupassen und Familienbesuche zu machen. Freitag, am späten Nachmittag, ging es zum Yacht Club Meersburg, wunderschöner Club mit sehr geschütztem Hafen.

Ich muss dazu sagen, dass ich das erste Mal am Bodensee war und es war beeindruckend! Allerdings, das Wasser auch, spiegelglatt, Sonnenschein und angenehme Temperaturen. Nach großem „Hallo“ mit der Flotte, begrüßte uns Rolf Huber mit Blick auf das Wasser: „Ihr seid doch nicht etwa zum Segeln hergekommen?“

Ja, wir wollten Segeln, aber der Wind? Nach und nach trudelten alle „Folkies“ im Hafen ein. Reges Treiben herrschte nun an der Kaimauer, die Boote wurden entladen. Ich dachte, ein vierstöckiges Wohnhaus in Berlin wird entsorgt?! Aber Fehleinschätzung, denn die Segler benutzen ihre Schiffe als „Hotel“, bei Regatten und für schöne Wochenendtouren. Wir Berliner kennen das nicht mehr, wir sind ja abends wieder zuhause.

Elly stellte uns dann Friedrich mit seiner FG 729 vor, mit der wir die Regatta segelten. Erst einmal wieder ausräumen, dann mit Bandmass und Zollstock einstellen, wenn es was zum Einstellen gab. Alles O.K., wunderschönes Folke, nochmals vielen Dank an dich Friedrich! Nach kurzem Essen und Bier, nachgefragt, ob es ein Programm gibt? Antwort: „Morgen, Samstag, danach Steuermannsbesprechung um 11.00 Uhr“. Na, ein bisschen spät aber die Bodenseer wissen schon, warum.

Samstag früh im Club angekommen, Regensachen dabei, dicken Pullover, dann Steuermannsbesprechung. Kein Wind, Sonne pur, herrliche Temperaturen, na ja, vielleicht Start um 13:00 Uhr. Kein Wind, Flachwasser.

Ich dacht ja immer der See hat Wind, aber denkste, entweder spiegelglatt oder Starkwind mit blinkenden Lichtern am Hafen.

Was machen also Folkebootsegler in dieser Situation? Quatschen, quatschen, herrlich auf dem Rasen liegen, dösen und wunderbare Gespräche führen, wir kannten in kurzer Zeit alle Segler.

Um ca. 15:00 Uhr: 3x Tut, „Wettfahrten“ für heute beendet. Anschließend wunderbares Spanferkel-Essen, Bier, Kaffee, wir gingen trotzdem zufrieden ins Hotel.

Sonntagmorgen, jetzt geht es los. Leichte Brise, 2–3Bft, raus auf den See. Start um 11.00 Uhr, keine Probleme, keinen Frühstart, keine schwarze Flagge. Rainer an der Pinne, ich an den Schoten, Friedrich als Mittelmann fürs Gewicht.

Rainer, wo fahren wir hin? Unter Land oder raus auf den See? Entschieden uns für den See, war nicht so ganz richtig, Luvtonne als Siebter gerundet, danach runter, immer noch Siebter, Wind wurde weniger, auf die zweite Kreuz, Abkürzung ab ins Ziel. Am Ende der 5. Platz für uns, waren für die Gegebenheiten super zufrieden.

Danach noch ein vergeblicher Startversuch, es sollte nicht sein, der Wind schlief ein. Dann alle zurück in den Hafen und jetzt wurde erst mal wieder alles was auf der Kaimauer und auf der Wiese unter dem Baum lag, einklariert. Erstaunlich wie schnell das ging! („Übung macht den Meister!“)

Am Ende siegte nach einer Wettfahrt Rainer Willibald mit Crew.

Noch 2 Tage drangehängt mit Sightseeing, alles wunderschön. Übrigens, am Montag war schöner Wind, ca. 3–4Bft.

Liebe Bodenseer, vielen Dank für die herrliche und unkomplizierte Aufnahme, wir kommen bestimmt wieder, es war ein herrliches Erlebnis!

39. Georg Hoffmann Erinnerungspreis

von Monika Rempen, GER 947

Auf unserer Only You bin ich die „Frau für (fast) alle Fälle“ und so durfte ich am 13. und 14. Juli mitsegeln, um die Crew wieder zu vervollständigen.

Etwas war jedoch diesmal anders als bei den vorangegangenen Regatten: Die Sonne strahlte und es wehte ein leicht drehender WNW-Wind mit 3–4 Beaufort.

An der langen Startlinie tummelten sich 18 Folkeboote; ein gutes Meldeergebnis für eine Regatta in der Ferienzeit. Am Samstag wurden 3 Wettfahrten gesegelt, bei denen Udo Pflüger GER 905 einen 2. und zwei 1. Plätze belegte, gefolgt von Stefan Klabunde GER 730 mit einem 1. und zwei 2. Plätzen.

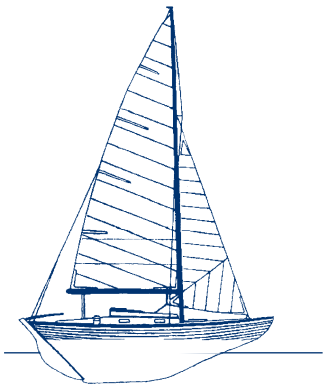
Am Abend gab es dann das obligatorische Treffen bei dem Veranstalter. In netter Runde saß man im Segel-Club Ahoi. Mit Lasagne und anderen italienischen Speisen und viel Gesprächsstoff wurde dieser schöne Wettfahrtstag beendet.

Der Sonntag war auch wieder ein Sonnentag und der Wind wehte aus NW mit 3 Beaufort. Udo und Stefan hatten bis dahin jeweils 4 Punkte, gefolgt von Andreas Haubold GER 1110 mit 12 Punkten. Es sollte die Entscheidung zwischen den beiden Erstgenannten erfolgen. Anders als erwartet, setzten sich Udo und Stefan jedoch nicht an die Spitze des Feldes, sondern „KLö“ GER 560, gefolgt von Rainer Willibald, der das Boot von Rainer Birkenstock GER 504 steuerte. Unmittelbar vor der Ziellinie holte uns, zu unserem Leidwesen, noch Udo ein und belegte somit den 3. Platz in dieser Wettfahrt und sicherte sich damit auch den Gesamtsieg. Im Gesamtergebnis wurde Stefan Klabunde 2., gefolgt von drei Booten mit jeweils 12 Punkten, nämlich 3. GER 560, Löffler, 4. GER 1110 Haubold und 5. GER 947 Rempen.

Alles in allem war es für mich ein rundum gelungenes Wochenende, ohne Starkwind und Starkregen, mit fairen Seglern und einer tollen Wettfahrtleitung. Ebenso bemerkenswert war wieder die Gastfreundschaft des Segel–Club Ahoi

Danke!

Der Segel-Club Ahoi würde sich bestimmt freuen, wenn 2014 anlässlich der 40. Veranstaltung dieser Regatta das Meldeergebnis dieses Jahres noch getoppt werden konnte!



DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT–MØLLER

NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

3 VARIANTEN DES NORDISHEN FOLKEBOOTES
GANZ GFK – KOMBINATION GFK/HOLZ – GANZ HOLZ

FOLKEBOOTE VON BRANDT–MØLLERS BÅDEBYGGERI SIND IN SPITZENQUALITÄT
UND AUS BESTEN MATERIALIEN GEBAUT – VON UNTEN BIS OBEN

1946–2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

BRANDT-MØLLERS BÅDEBYGGERI
SKOVNÆSVEJ 6 – 3630 JÆGERSPRIS
TEL: +45 4731 0677 – FAX: +45 4731 7782
www.divaroyal.com – bmb@divaroyal.com

Sonnige Sommerregatta in Radolfzell

von Olaf E. Jahnke, F GER 1080 KAOS

Beim Zeller Pokal am Untersee lagen gleich drei Folkes punktgleich vorne

Radolfzell – Für einige Teilnehmer ist es etwas beschwerlicher gewesen, mit der Anreise. Und doch haben 11 Folkeboote den Weg zum Zeller Folkeboot-Pokal am dritten Augustwochenende gefunden, den Sommer genossen und dabei noch vier Wettfahrten zu Ende gebracht.

Anreise ist oft mit Mastarbeit verbunden

Die meisten dürften es wissen: Um vom Obersee an den Untersee zu kommen und wieder zurück, muss der Mast gelegt und gestellt werden. Dazu kommen noch die verschiedenen Methoden des Verzurrens an Deck. Dem Rat des erfahrenen Folkebootseglers Norbert Herrmann (F GER 635 „Nuith“) folgend hat der Autor diesmal auf alles „Stellwerk“, Maststützen und ähnliches verzichtet. Dabei sollte der Mastlegende aber schon mindestens auf gute Polsterung (2 Persenninge, Fender oder ähnliches) und Verzurrung achten. Besser ist es auch, den Kissenfender am Bug festzubinden oder besser noch am Mast selbst. Auch der Großbaum lag diesmal über, nicht unter Deck. Das geht bei wenig Wellengang und nicht zu stürmischen Verhältnissen. Eine Besonderheit bei Dunkelheit: Legt man den Mast nicht ganz in die Mitte, kann die Baumstütze gestellt und das vorgeschriebene Rundumlicht angebracht werden.

Rheintransport (oben)
Ganz früh vorm Maststellen (unten)

Herrliches Sommer-Feeling

Ein herzlicher Empfang durch Gerhard Wohlbold, den Regattawart der Flotte Bodensee, mit Hopfen-Kaltgetränken entschädigte schon mal für die lange Fahrt von etwa acht Stunden. Wohlbold, die Helfer vom YCRa und das Bewirtungsteam des Clubrestaurants haben überhaupt an diesem Wochenende mal wieder mit Park-Lounge-Atmosphäre, Airstream-Catering-Wagen und Bewirtung am See für einen nachhaltigen Sommereindruck gesorgt. Den Blick auf den See ergänzte ein Pasta-Spezialitäten-Buffet. Freibier, Aperol-Spritz und Lemon-Sorbet-Campari taten ein Übriges um den Wohlfühlfaktor zu erhöhen. Die Sommer-Atmosphäre am Badestrand und auf der Clubwiese sorgten ebenfalls für ein beeindruckendes Urlaubsfeeling.

Sommerlich sportlich

Am Samstag hatte es zunächst nach Badewetter ausgesehen. Doch das legte sich am späten Vormittag. 11 Folkeboote liefen aus, schnell war die Bahn gelegt. Die Wettfahrten konnten beginnen, geleitet von der erfahrenen Regattaleitungscrew des Yachtclubs Radolfzell unter Bertram Schall. Von Wettfahrt zu Wettfahrt wurden die Windverhältnisse bestens, so dass vier Läufe gewertet werden konnten. Am Sonntag setzte der Wind leider zu spät ein, so dass es bei vier Wettfahrten blieb.

Die ersten drei Schiffe waren gleich auf mit sieben Punkten vorne. So wurde nach der letzten Bestplatzierung gewertet. Wenn auch nicht immer unumstritten in der Methode, und trotz Verletzungspech, kamen schließlich Matthias Beck mit Silvia Müller auf Palmstroem F GER 184 vom Yachtclub Staad auf Rang eins. Dem ältesten Folkeboot im Feld folgte ein weiteres Holz-Folke. Denn den zweiten Platz belegte auf Nuith F GER 635 mit gleicher Punktzahl Johannes Steim mit Vorschoterin und Obfrau der Folkebootflotte Bodensee, Elly Kaspar, beide von den Kressbronner Seglern. Den dritten Platz ersegelten sich mit den kontinuierlichsten Leistungen Matthias Karrenbauer vom Yachtclub Radolfzell mit Bruder Christian und Jörg Brugger auf F GER 1031 Höri Strolch.

Auf den weiteren Plätzen folgten 4. Gerhard Kunze mit Günther Steiner und Uli Ober auf F GER 461 Evergreen, 5. Olaf E. Jahnke mit Norbert Herrmann auf F GER 1080 KAOS, 6. Rainer Willibald mit Frau Liane und Alois Weiermann F GER 705 Hippo, 7. Rainer und Birgit Fritz auf F GER 981 Kaiross, 8. Gerhard Wohlbold mit Jochen Eckert und Bea Ruegg auf F GER 873 Sisu, 9. Letztjahressieger Martin Graf mit Christoph Ludwig und Christian Stocker auf F GER 1087 FlaShip, 10. Andy Trunz mit Renate Spannagel und Jan Tauschinsky auf GER 475 Beaux Temps und 11. Moritz und Joachim Müller auf F GER 999 auf Balboa.

Fünf mal Erkenntnisse und Resümees aus dem gelungenen Regattawochenende

Apropos Mastlegen: Allein einen Folkebootmast am ambulanten Kranenmast zu ziehen sollte besser von vorneherein vermieden werden. Zumindest mit den meisten Kran- und Maststellanlagen. „Lass Dir helfen!“ ist die Devise. Herzlichen Dank an dieser Stelle Trutpert Beyerle (F G 220 Bacchus) vom Konstanzer Yachtclub, der glücklicherweise gleich zweimal am Kran half. Trotzdem gilt:

Finde dich damit ab, dass Verklicker oder Windex oft anders aussehen, als vor dem Mastkranen.

Apropos aussehen: Auch wenn es stark nach Schwachwind aussieht und das Sommerhoch regiert, sind fünf Wettfahrten an einem Tag möglich! Ein erster Lauf wurde von der gut eingespielten Regattaleitung zwar abgebrochen. Aus gutem Grund, denn zu diesem Zeitpunkt herrschten alle fünf Meter auf der Bahn vier unterschiedliche Windrichtungen mit mindestens drei unterschiedlichen Windstärken. Drei von vier folgenden Wettfahrten waren aber mit passablen, wenn auch immer wieder stark drehenden Winden gut zu segeln.

Apropos Erster: Auch wenn man mit Vorsprung an erster Stelle liegt, empfiehlt es sich, immer das Zielschiff im Auge zu behalten, auch wenn auf dem Weg zur Leetonne noch keine blaue Flagge gesetzt ist. Mitzuzählen lohnt sich halt, sonst kommt man, statt mit Vorsprung als erstes, schließlich als viertes Schiff ins Ziel. Wer dabei glaubt, nur rechts oder links sei die richtige Taktik für eine gelungene Regatta, sollte bei kräftigen Winddrehern und Böen durchaus auch mal die Mitte versuchen.

Apropos Schäden: Schon ärgerlich, auch wenn mit starken Drehern und Böen die Wahrscheinlichkeit für riskante Manöver steigt und damit die Zahl der Strafdrehungen und Schäden. Bizarr wird es, wenn einem zwei Folkeboote auf der Bahn gehören, und im Eifer des Gefechtes auf jeden Fall das eigene Schiff beschädigt wird.

Die Sieger Silvia Müller und Matthias Beck

Der Weg lohnt sich nach Radolfzell, das sicherlich einige noch von der Deutschen Meisterschaft 2007 in bester Erinnerung haben. Nicht nur der grandiosen Kulisse wegen. Dankbar für ein spannendes und schönes Regattawochenende haben sich die Mannschaften auf den Heimweg gemacht. Das Auf und Ab mit dem Mast wird die Folkebootsegler nicht von Wiederholungen abhalten, die tolle Sommerstimmung auch nicht.

Berliner Meisterschaft im S.C.Gothia

von Mieke Kuke

34 Folkeboote aus Berlin, „Westdeutschland“ und eins aus Dänemark hatten bei guten Bedingungen sieben Wettfahrten an drei Tagen gesegelt.

Die Wettfahrtleitung des SCG (besonders Piwi) hatte trotz drehender Winde zwischen 1-6 von Ost nach Süd usw. eine gute Hand und konnte die Bahnen gut korrigieren.

Die Organisation auf dem Clubgelände und im Clubhaus war wie immer sehr gut! Besonders die Stegparty mit Freibier und Grillwurst – ebenso wie das mexikanische Buffet im Clubhaus.

Jeder Teilnehmer hat die Regattaergebnisse bei der Preisverteilung erhalten oder im Internet nachgelesen. Besonders möchte ich mich bei Rainer Birkenstock für die Position als „Bremser“ bedanken und für die Bereitstellung des hervorragend eingestellten „Jonathan“ und natürlich bei seiner Gaby, für die tolle Bordverpflegung. Ansonsten keine besonderen Vorkommnisse, außer dass Manni K. versuchte, ohne Ruderblatt zu segeln (Altersschwäche?) und unser Vorschotmann zwischendurch das Weite auf dem Wasser suchte.

Vielen Dank nochmals an den SC Gothia! Nun die Gewinner:

1. Andreas Blank, Alexander Loerke und Svenja Loerke
2. Stefan Klabunde, Martin Zenker, Alexander Prokopetz
3. Joachim Bleifuß, Klaus Kahl, Udo Hompesch

Berolina-Cup

von Sabine Knegendorf

Zum Ende der Sommerferien fand wieder bei angenehmen Sommertemperaturen der Berolina-Cup vom SV Stößensee auf der grünen Havel statt.

Nach einer kurzen Startverschiebung setzte endlich etwas konstanter Wind der Stärke 2 ein. Stefan Klabunde führte mit weitem Abstand nach einem perfekten Start. Doch am letzten Tor in Lee wählte er das falsche Fass. Auf der Vorwindstrecke hatten wir aufgeschlossen und schafften einen knappen Sieg. Klaus Krüger vom Tegler See passierte als Dritter die Ziellinie.

Die zweite Wettfahrt erforderte bei dem schwachen Wind wiederum gute Nerven. Diesmal hatte Andreas Blank die Nase vorn. Zweiter wurde Peter Hahn, obwohl sein Crew-Gewicht eher für viel Wind optimal ist. Als Dritter im Ziel konnte sich Rainer Kiewning behaupten.

Dann traf die Wettfahrtleitung die richtige Entscheidung, indem sie die Segler nach Hause schickte. Der Himmel war schwarz und der Wind kurzfristig völlig eingeschlafen. Der Schlepp brachte die Boote rechtzeitig vor dem Unwetter nach Hause! Schade, dass nur in die Heimatrichtung des SVST geschleppt wurde! Aber die Kladower schafften es auch gerade noch.

Am Abend gab es ein recht übersichtliches Buffet, doch schnell wurden Frikadellen nachgereicht, sodass alle satt wurden.

Am Sonntag gab es deutlich mehr Wind (3-4). Zwei schöne Wettfahrten konnten gesegelt werden. Rainer Kiewning legte einen Start/Ziel Sieg hin. Zweiter war Andreas Blank, Dritter im Ziel: Udo Pflüger.

Bei der 4. Wettfahrt ging es über die lange Distanz von 4 Runden. Rainer startete etwas zu früh, leider OSC! Stefan Klabunde holte sich den Sieg. Zweiter in diesem Rennen Klaus Krüger. Rainer Birkenstock beendete die Wettfahrt als Dritter.

Als Preise gab es neben dem Siegespokal schöne Handtücher und nicht die üblichen Gläser!

Gesamtergebnis		
1.	Andreas Blank, Katja Knegendorf	8 Punkte
2.	Rainer Kiewning, Yvette Sommer, Stephan Goebel	8 Punkte
3.	Stefan Klabunde, Stephan Feldhaus, Martin Weber	9 Punkte
4.	Klaus Krüger, Jürgen Mischke, Gunnar Zarbock	10 Punkte
5.	Sabine Knegendorf, Harald Schreiber	13 Punkte
6.	Udo Pflüger, Susanne Pflüger, Michael Witt	13 Punkte
7.	Peter Hahn, Christian Gutsche, Timo Wanderburg	15 Punkte
8.	Rainer Birkenstock, Frank Scherer	16 Punkte

Schnappschüsse

Farblich gut abgestimmt: Feiern in Essen
Groß und Klein: Asta und Justus ruhen sich aus vom Regattastress der DM, Folkeboot trifft Schoner, Burmesters Ashanti IV war 1954 die größte deutsche Segelyacht.

Feuer an Bord

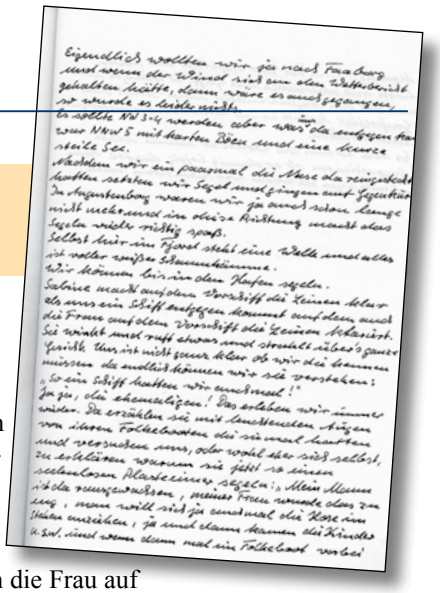
1 Dose Bohne
1 Dose Mais
1 Zwiebel
3 Knoblauchzehen
2 rote Chilischoten
250g Cabanossi
2 EL Olivenöl
1–2 EL Tomatenmark
500g Cocktailtomaten (wahlweise auch Tomaten in Stücken aus der Dose)
Salz, Pfeffer, Zucker, Edelsüßpaprika und Kräuter (z.B. Petersilie)
2–3 EL geröstete gesalzene Erdnüsse (Dose)
100ml Wasser

Dosen mit Bohnen und Mais über ein Sieb leeren und abtropfen lassen. In der Zwischenzeit Knoblauch und Zwiebeln schälen und würfeln. Chili putzen, längs einschneiden, entkernen, waschen und in feine Ringe schneiden. Cabanossi enthäuten und in feine Scheiben schneiden.

Nun Öl in einem Topf oder einer tiefen Pfanne erhitzen. Zwiebeln, Knobi und Chili leicht andünsten, Wurst hinzufügen und Tomatenmark unterrühren. Alles noch einmal kurz anschwitzen, die restlichen Tomatenstücke und Wasser hinzugeben und alles ca. 5 Min köcheln lassen. Mit 1 Prise Zucker, Paprika, Salz und Pfeffer würzen.

Nüsse grob hacken und mit den gewaschenen und gehackten Kräutern vermengen. Zum Schluss Bohnen und Mais hinzufügen und aufkochen, noch einmal kurz abschmecken und mit dem Nuss-Kräutermix bestreut servieren. Dazu kann man Brot, Brötchen oder Baguette essen.

Eintragungen aus Klaus' Logbuch



Die Ehemaligen

Eigentlich wollten wir ja nach Faaborg, und wenn der Wind sich an den Wetterbericht gehalten hätte, dann wäre es auch gegangen. So wurde es leider nichts. Es sollte NW 3–4 werden, aber was uns da entgegenkam war NNW 5 mit harten Böen und eine kurze steile See. Nachdem wir ein paarmal die Nase da reingesteckt hatten, setzten wir Segel und gingen auf Gegenkurs. In Augustenborg waren wir auch

schon lange nicht mehr und in diese Richtung macht das Segeln wieder richtig Spaß. Selbst hier im Fjord steht eine Welle und alles ist voller weißer Schaumkämme. Wir können bis in den Hafen segeln. Sabine macht auf dem Vorschiff die Leinen klar, als uns ein Schiff entgegenkommt, auf dem auch die Frau auf dem Vorschiff die Leinen klariert. Sie winkt und ruft etwas und strahlt übers ganze Gesicht. Uns ist nicht ganz klar, ob wir die kennen müssen, da, endlich können wir sie verstehen: „So ein Schiff hatten wir auch mal.“ Ja ja, die Ehemaligen! Das erleben wir immer wieder. Da erzählen sie mit leuchtenden Augen von ihren Folkebooten die sie mal hatten und versuchen, uns, oder wohl eher sich selbst, zu erklären, warum sie jetzt so einen seelenlosen Plasteeimer segeln. „Mein Mann ist daraus gewachsen.“, „Meiner Frau wurde das zu eng.“, „Man will sich ja mal die Hose im Stehen anziehen“., „Ja und dann kamen die Kinder.“ .. usw. Und wenn dann mal ein Folkeboot vorbeikommt…der Herr Kapitän am Ruder hatte sich allerdings im Griff, er beäugte uns nur aus den Augenwinkeln und auch den Grußreflex konnte er im letzten Moment erfolgreich unterdrücken. Er sah so aus, als wollte er seinen Mast hypnotisieren?! Ob er damit Erfolg hatte, kann ich nicht sagen - da waren wir schon dran vorbei.

Rätselzeit

Der eine ist es in Sport, der andere in Mathe,

so hagelte es früher oft fünfen in der Arbeitskladde.

Doch brauchen tun wir sie, auch als Kupfernägel,

sonst sind die Planken voller Mäkel.

Was kann das sein, wer kann es erraten?

In der nächsten Ausgabe werden wir es verraten.

Schreibt uns doch euren Lösungsvorschlag,

den Geistesblitz am herbstlichen Tag.

Auflösung Bilderrätsel 1/2013:
Hintere Backskiste eines selbstlenzenden Cockpits

Auflösung Kreuzworträtsel 2/2013:
Peilkompass

Eine persönliche Geschichte 2. Teil „Unser Regattaspaß mit dem Folkeboot“

von Walther Furthmann

Nach einigen Regattaerfahrungen in jungen Jahren bekam ich so mit 45 wieder Lust auf Regattasegelei. Zum Start der Aalregatta in der Kieler Woche schaute ich damals manchmal von Land zu und dachte, es wäre besser mitzusegeln mit dem Ziel, die Kieler Woche endlich zu gewinnen. Im Pirat hatte es als Jugendlicher nicht geklappt, fehlte also noch die richtige Bootsklasse. Ich beobachtete damals Starts von H-Booten und X-79 und sah nur wenige Boote bei den Regatten und noch weniger, die beim Startschuss auch exakt an der Linie waren. Für einen Drachen, am liebsten mit Liegeplatz in St. Tropez, fehlte ein wenig Kleingeld. Das Folkeboot ohne Spi fand ich eigentlich zu langweilig, aber die große Zahl der teilnehmenden Boote bei Regatten in Norddeutschland und Dänemark und das hohe regattasportliche Niveau vieler Crews begeisterte mich letztlich doch.

Paulas Charme bestärkte mich, sie schnell den Eckernfördern abzuschwatzen und los ging’s! Zusammen mit meinem Freund „Mufti“, Hans Christian Mrowka, gingen wir daran, unsere Regattafertigkeiten weiterzuentwickeln und Paulas Technik zu optimieren. Kipckes Ylva gefiel uns damals und als ungefährlichem Greenhorn gestattete Dieter Kipcke mir, im ersten Folke-Winter die Ylva exakt zu vermessen. Dann haben wir Paula umgebaut und seit dem Zeitpunkt nie mehr darüber geredet, dass das Schiff oder der Trimm für schlechte Plätze verantwortlich sei. Unsere Philosophie: Schiff ist OK und schnell, Crew muss üben! Damals entstand auch das Kieler Dienstagstraining mit Starttrainer und mehreren abendlichen Kurzregatten.

Da sind wir auch beim „Regattaspaß mit dem Folkeboot“. Große Felder in der Region, gleich schnelle Boote mit finanziell vertretbarem Einsatz und gutes Regattaniveau. Nie mehr darüber lamentieren, dass eine 3D Laminatfock den Erfolg gebracht hätte, und dabei übersehen, dass man sich zwei schlechte Manöver in einer Wettfahrt geleistet hat. Die Folke-Crew, die an der richtigen Position bei null startet, sportlich trimmt, „normal“ schnell ohne taktische Schnitzer und mit richtig sauberen Manövern segelt, gewinnt, auf den meisten Revieren, immer – das ist der Regattaspaß in einer echten Einheitsklasse!

Walther auf Paula (oben)
Auch dieses Jahr sehr erfolgreich, beim Goldpokal wurde er zweiter (unten)

Mit diesen Stärken können wir für das Folkeboot werben – auch bei jüngeren Seglerinnen und Seglern. Wenn unter den älteren Folke-Crews interessante Typen sind, die sich körperlich und geistig fit halten und schon so lange und dann immer noch Spaß an der Folke–Regattasegelei haben, dann mag das am ehesten Jüngere überzeugen, dass da irgendwas dran sein muss!

Und eine „Super-Crew“ ist wichtig, es ist toll mit euch – Mufti, Sohn Paul, Richard, Anna und Gunnar – ohne euch käme auf der Folkebahn und im Regattacamp ja gar keine Freude auf! Und ehrgeizige sportliche Gegner, mit denen man sich so richtig schön – manchmal auch heftig – auf der Bahn „ledern“ und hinterher wieder richtig gut vertragen kann, sind ebenso unabdingbar für den richtigen Regattaspaß. Dafür möchte ich hier stellvertretend unsere Lieblingsgegner Ulf und Dieter Kipcke mit Gero Martens nennen.

Das aktuelle Buch

Im Kajak Australien rund und dann unverstanden?

Von Michael Hundrup

Warum muss man im Kajak Australien umrunden? – Naja, muß „man“ eigentlich nicht. Aber offenbar musste eine bestimmte Frau aus Husum das tun. Freya Hoffmeister, attraktive Eisdielengeschäftsführerin aus Husum, ist anscheinend anders als die meisten Leute. Wie Ihr amerikanischer Autor sie beschreibt, ist sie hart, unglaublich cool, unerbittlich gegen sich selbst, enorm leistungsfähig und irgendwie kaltschnäuzig. Wenn Freunde und Familie sich um sie sorgen, antwortet sie in dem Buch irgendwie stets: „Vasdaproblum“. Eine durch Wettkampfturnen, Bodybuilding und Fallschirmspringen gestählte Frau, die keiner sportlichen Herausforderung widerstehen kann. Auch nicht mit einem zwölfjährigen Sohn zuhause. Extrempaddeln geht vor. Sie benötigte für die 13.714 km lange Umrundung Australiens 2009 332 Tage und damit 29 Tage weniger als Paul Caffyn, der Anfang der 1980er-Jahre als Erster diese besondere Leistung vollbrachte.

Meist ohne Begleitung, aber immer im Blick ihrer vielen Bewunderer, die ihren Fortschritt Tag für Tag im Blog verfolgen und kommentieren, trifft sie auf Krokodile, fiesen Seegang, 30 Knoten Gegenwind, Wale – und Männer. Aber Freya bleibt uns trotzdem fremd, so wie sie ihrem Autor anscheinend fremd blieb. Faszinierend ist die Ambiguität des Autors mit dem „Freya-Faktor“ zwischen Faszination ihrer erotischen Ausstrahlung und Verwunderung, ob ihrer knallharten Sportlichkeit, der alles Wehleidige und Aufgeblasene fehlt. Wenn Freya Hoffmeister etwas vorhat, dann tut sie es. Punktum. Joe Glickman kommt das „deutsch“ vor, und er versucht, diesen Charakterzug mit Familiengeschichte von Krieg und Flucht und Vater-Tochter-Prägung psychologisch zu deuten. Klischee und ein Teil des Buches, mit dem Freya Hofmeister nicht einverstanden war. Der Amerikaner scheitert anscheinend irgendwie an Freyas Persönlichkeit. Ich weiß nicht, ob er sie nicht völlig verzerrt. Wenn das so ist, sagt es eine menge Spannendes über den Amerikaner und seine stereotype Sichtweise auf die „Deutschen“.

Wo er nicht scheitert, das ist die Erzählung von dem Abenteuer. Packender Stoff: Schutzlos auf einem winzigen Boot, das keinerlei Schlafplatz bietet bei 13 Nächten auf dem Wasser, immer ausgesetzt den Elementen des Indischen und Pazifischen Ozeans, und heftig begehrt von ruchlosem Meeresgetier. Die Idee, von Melbourne nach Melbourne zu paddeln, ist schon verrückt genug. Mindestens so verrückt sind die teils aberwitzigen Begebenheiten, teils witzigen Begegnungen, denen die ehrgeizige Kajakgrazie sich ausgesetzt sieht: Mit hungrigen Haien, wie man sich denken kann, aber auch mit gefräßigen Krokodilen beim Zelten an Land. Mit hilfreichen Anglern, gleichgültigen Hafenmeistern, mit wilden Truckern und zurückhaltenden Aborigines.

Ihre Erfahrungen hat sie ihrem Bordbuch anvertraut und später in langen Gesprächen dem Autor Joe Glickman, der sie zu dem schonungslosen Bericht gestaltet hat. Man sollte die starke Freya mal in Husum treffen, wenn man wissen will, wie sie wirklich so ist. Im Augenblick umrundet sie allerdings gerade den nächsten Kontinent: Südamerika. Guckt mal bei YouTube.

Joe Glickman, Hai Heels
Freya Hoffmeister – Eine Frau paddelt rund Australien
Delius Klasing Verlag, Bielefeld
€ 18,00 (D) ISBN 978-3-7688-3587-9
1. Auflage, 240 Seiten, 22 Fotos (farbig)
Format 14,8 x 21,5 cm

- Nautik-Shop mit großer Auswahl und fachkundiger Beratung
- Instandsetzung
- Reparatur
- Motorenzubehör
- Sommerliegeplatz
- beheiztes Winterlager
- Swan Service Center
- Folkboat the new classic

FLENSBURGER YACHT·SERVICE

Am Industriehafen 4
D - 24937 Flensburg
Tel. +49 (0) 461 - 1 77 27 0
Fax +49 (0) 461 - 1 77 27 33
www.fys.de · info@fys.de

Nun ist er 85 Jahre alt: Der Folke Junior

von Hartwig Sulkiewicz

Beginnen wir die Geschichte des kleinen Klassikers aus der Klinkerfraktion mit einem salopp verwendeten Satz: „Der Folke Junior ist die kleinere, aber ältere Schwester des Nordischen Folkebootes."

Ihre, respektive seine, Geschichte begann im Jahre 1927. Der dänische Bäckermeister Valdemar Nielsen kam von einer Reise nach Göteborg mit einem Pøjbåt (Jungenboot) namens Eiden im Schlepp zurück, das der schwedische Konstrukteur Erik Salander im Jahre 1926 gezeichnet hatte. Herr Nielsen war Mitglied eines Ausschusses des Kongelik Danske Yachtklubs (KDY), in dem man zu dieser Zeit intensiv über die Gründung einer Jugendabteilung nachdachte.

Dieses kleine Boot mit Spiegelheck war für damalige dänische Verhältnisse absolut ungewöhnlich. Man segelte entweder im Kutter oder Spitzgatter. Mit Blick auf das Spiegelheck ist die Aussage eines Kammerjunkers Lindholm überliefert, der meinte: „Die sehen sehr gut aus, aber gleichen etwas in den Hintern geschossenen Vögeln." Es war für damalige Verhältnisse schon eine Besonderheit mit seiner leichten Konstruktion, einer schmalen Wasserliniebreite, dem vergleichsweise kurzen Kiel und der großen Segelfläche. Es war aber sportbetont und sollte die Jugend der Zeit ansprechen. Wie gesagt, wir schrieben das Jahr 1927!

Der KDY bat den Konstrukteur um einige Änderungen, um das Boot noch leichter und damit lebhafter zu machen. So wurde z.B. das Kielgewicht um 100kg auf die heute noch vorgegebenen 275kg verringert. Danach erwarb der KDY vom Konstrukteur die Zeichnungen und die Rechte an dem Boot.

Bei einer Länge von 5,70m, einer Breite von 1,75m und einem Tiefgang von 0,90m verdrängt das klinkergebaute Boot etwa 700kg. 15qm Segelfläche sorgen für einen ausreichenden Vortrieb. Ein Spinnaker ist nicht vorgesehen. Mast und Baum sind aus Holz. Getakelt ist es mit Vor- und Fockstag, Ober- und Unterwanten sowie Backstagen, die fest oder verstellbar angebracht werden können. Wie einfach ist dagegen doch das Rigg des Folkebootes!

Auf Querduchten sitzt man bei moderaten Winden tief und geschützt im Cockpit und kann dort auch bei auffrischender Brise sitzen bleiben, ohne sich gleich hektisch auf die Kante begeben zu müssen, um Schlimmeres zu vermeiden. Vorgeschriebene Auftriebskörper gewähren die Unsinkbarkeit, falls doch mal eine Böe unterschätzt und/oder die Großschot nicht rechtzeitig gefiert wurde.

Als Langkieler dreht der klinkergebaute Folke Junior zwar nicht auf dem Teller, aber diese Rumpfform verleiht ihm die auch von den Folkebootseglern geschätzten Vorteile klassischer Linien. Unter dem harmonisch strakenden Rumpf ist eine langgestreckte Kielflosse mit Totholz und Eisenballast untergebolzt. Er hat also eine gänzlich andere Unterwasserschiffform als das Folkeboot mit seinem ausgeprägten S-Spant. Das Ruder ist am Spiegelheck angehängt.

(von links nach rechts) Ur-Juniorboot im Mai 1928, Flotte in den 50er Jahren, das alte Boot des Verfassers bei Spitzenwetter1965

Das Boot eignet sich ausgezeichnet für Tagestouren, heute nennt man so etwas wohl „Daysailor“, aber mit der Schlupfkajüte und der Hilfe einer Kuchenbude lassen sich auch längere Fahrten im Küstenbereich durchführen, wie entsprechende Reisen zeigen. Auch lässt er sich sehr gut einhand segeln. Am Mast wird das Segel mit Rutschern gefahren. Dieses hat den Vorteil, dass es sich beim Setzen oder Bergen nicht mit einer großen Blase nach Lee verabschieden kann.

Fahren wir mit der Geschichte des Bootes fort. Eine Gruppe von KDY-Mitgliedern, heute würde man sie wohl Sponsoren nennen, bestellte beim Bootsbauer Svend Svendsen aus Kastrup 4 Boote, die im Frühjahr 1928 geliefert wurden. Insofern gilt dieses Jahr als das Geburtsjahr des Folke Juniors.

Diese Boote und die Eiden wurden im Sommer 1928 eifrig zur vollsten Zufriedenheit auf dem Øresund gesegelt und erwiesen sich für die Ausbildung des seglerischen Nachwuchses als ausgesprochen geeignet.

Auch mit den damaligen Kommunikationsmöglichkeiten sprach sich dieser positive Eindruck schnell herum, obwohl sich das Boot zunächst als zu luvgierig erwies. Deshalb wurde bereits 1931-1932 der Segelplan geändert. Die Fock wurde vergrößert und der Großbaum, der ursprünglich über das Heck hinausragte (Konstruktionsjahr!), wurde verkürzt.

Die Verbreitung über ganz Dänemark erfolgte sehr schnell, wobei zunächst die Vereine die treibenden Kräfte waren. So segelten 1947 etwa 120 Boote, über alle Landesteile verteilt. Diverse Werften und Privatleute bauten die Boote, die nicht immer so baugleich waren, wie sie eigentlich sein sollten. Man wollte wohl etwas Geschwindigkeit förderndes ausprobieren. Warum soll es bei den Folke Junioren anders als in anderen Klassen sein?

Im Laufe der Jahrzehnte wurde die Klasse immer den neuen Entwicklungen angepasst. So wurden 1953 gebaute Masten zugelassen. Man erlaubte auch Schaumstoffe für die Auftriebskörper, die bis dahin aus galvanisiertem Dünnblech gefertigt wurden. Damit entfiel das dumpfe „Blob“ am Morgen, wenn sich die blechernen Körper durch die Wärme der Morgensonne ausdehnten. Ab 1963 wurden dann Dacron-Segel und rostfreier Stahl für die Beschläge zugelassen. Zunehmend wirkten die Privateigner bei der Überarbeitung der Klassenvorschriften mit, und im Jahre 1964 übertrug der KDY seine Rechte an die Dansk Sejlunion (D.S.), die bis heute über die Klasse wacht. Die wohl gravierendste Entwicklung im Bootsbau machte auch vor unserem kleinen Klassiker nicht halt. Holzboote wurden im Vergleich zu GFK-Booten zu teuer, was den Fortbestand der Klasse ernsthaft gefährdete. Dieser Umstand kommt den Folkebootseglern sicher bekannt vor. Die letzten Holzboote wurden z.B. in Horsens 1965 gebaut.

Nach vielen Abstimmungen mit der D.S. und entscheidender Mitwirkung der bekannten Walsted-Werft war es dann 1978 endlich soweit: Die ersten GFK-Boote wurden gebaut, nachdem wie bei den Folkebooten die Form von einem Holzboot abgenommen wurde. Doch leider musste die Produktion nach etwa 25 Booten aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt werden. Diese Boote sind als Gebrauchtboote heute sehr begehrt, zumal sie wie die GFK-Folkeboote sehr materialaufwendig gebaut wurden und auch nach 35 Jahren keine strukturellen Schwachstellen zeigen.

Mittlerweile baut Arne Jensen aus Frederikshavn wieder neue Boote, die es auch in der ansprechenden Kombination von GFK-Rumpf mit Holzausbau gibt.

In Dänemark war der Folke Junior das erste eigentliche Jugendboot. Zusammen mit dem Optimisten bildete er die Basis für das explosive Wachstum des Segelsports in den 60er und 70er Jahren.

Die Flotte im Neustädter Handelshafen (oben)

Stapelhub eines Neubaus aus Holz 2010 (mitte)
Trocknen nach einem nassen Törn (unten)

„Schrick! Mann schrick!" So ist es auf der Alster.

Erst mit dem Erscheinen von Ynglings und der 606er um 1970 erlosch das Interesse der Clubs am Juniorboot. Sie waren lange Zeit die eigentlichen Betreiber dieser Jugendboote. So hatte man in Hellerup bis zu 25 Boote unter dem Stander.

Der zunehmende Einfluss der Privateigner bewirkte auch, dass 1963 mit dem heute noch existierenden J-Klubben eine offizielle Klassenvereinigung gegründet wurde, auf deren Initiative hin ab 1964 eine offizielle dänische Meisterschaft ausgesegelt wurde. Mit dieser Privatisierung einher ging eine Altersverlagerung der Anhänger des Folke Juniors. Nicht mehr Jugendliche stellen das Gros der Besatzungen, sondern Seglerinnen und Segler gesetzteren Alters.

Soweit die Geschichte und Entwicklung des Bootes selbst und in seiner eigentlichen Heimat Dänemark. Wie sah es nun in Deutschland aus?

Es beginnt mit der Namensdiskussion. In Dänemark hieß und heißt die Klasse KDY 15 kvm juniorbåd, also vom KDY initiiert, mit einer Segelfläche von 15 qm für die Jugend, oder kurz Juniorbåd. In Deutschland fanden sich ab August 1957 Anhänger des seit 1942 gebauten Nordischen Folkeboots. Wie nachstehend ausgeführt, kam das Juniorboot etwas später nach Deutschland. Da es kleiner ist, die beiden Überwasserschiffe sich aber sehr ähneln, nannte man es umgangssprachlich „Folke Junior". Dieser Begriff hat sich bis heute gehalten. Ob und wieweit das Juniorboot die Linien des Folkebootes beeinflusst hat, wird man wohl nie klären können.

Sehr plastisch hat Dieter Loibner in seinem Buch über das Folkeboot seine erste Begegnung mit einem Folke Junior geschildert. Als er mein Boot anlässlich des Goldpokals 2000 in Eckernförde sah, wusste er nicht, ob er um 18 Uhr schon zuviel Bier getrunken hatte oder ob ein Folkeboot zu heiß gewaschen worden war. Nun, ich habe ihn aufgeklärt.

Über die Folke–Junior–Aktivitäten in Deutschland vor dem Kriege ist nichts bekannt. Doch Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre entdeckten auch deutsche Segler das kleine Kielboot bei unseren nördlichen Nachbarn und importierten es. So fand man es vereinzelt vornehmlich an der gesamten Ostseeküste von Flensburg bis Travemünde.

Als Jugendboot in Deutschland hatte der Folke Junior gegenüber dem Piraten keine Chance. Ein Grund war sicher sein als Kielboot schwererer Transport. Dennoch besaß die Schulungsgruppe des Kieler Yachtclubs von 1968 bis 1972 einen Folke Junior. Eine größere Flotte existierte in den 60er Jahren beim Segelclub Eckernförde (SCE), wo insgesamt 9 Boote an ihren Bojen lagen. Auch in Flensburg segelten einige Boote dieses Typs, wegen der Nähe zu Dänemark wohl verständlich.

In den 70er Jahren fanden sich an der Alster, und hier insbesondere beim Hamburger Segelclub (HSC), Freunde des Juniorbootes. Bis zu 14 Boote waren dort beheimatet, die sogar eine regionale Klassengemeinschaft bildeten. Auch heute noch ist die Alster ein, wenn auch kleiner, Schwerpunkt der Klasse. Dort wurde bis 1994 eine klassenbezogene Regatta gesegelt, zu der 1988 auch dänische Segler starteten. Doch leider schlief der Kontakt schnell wieder ein.

Diese grenzüberschreitenden Verbindungen wurden wiederbelebt, als ich 1994 wieder meine Liebe zum Folke Junior entdeckte, nachdem ich als Jugendlicher zu der erwähnten Eckernförder Flotte gehörte. Nach der Überwindung einiger administrativer Hürden auf dänischer Seite konnte ich 1996 zum ersten Mal an der nun offenen Dänischen Meisterschaft teilnehmen, die ich 2000 dann auch mal gewann. Seitdem bestehen sehr gute Kontakte zu unseren nördlichen Nachbarn. Viele deutsche Segler nahmen an Regatten in Dänemark teil, obwohl der Fahrtaufwand immens ist. Einen besonderem Impuls auf deutscher Seite erfuhr die Klasse, als 2003 von der Hamburger Flotte auf der Alster wieder eine Folke–Junior–Regatta ausgeschrieben wurde, zu der 16 Boote an den Start gingen. Diese SEASONS END genannte Wettfahrt findet bis heute statt.

Schon immer nahmen Juniorboote vereinzelt an Klassikerregatten in ganz Deutschland teil. Doch seit 2005 starten wir als Klasse, sowohl in GFK als auch in Holz, bei der Max–Oertz–Regatta vor Neustadt an der Lübecker Bucht. Eine Veranstaltung der Klassiker–Szene, über die ich schon so manchen begeisterten Artikel geschrieben habe.

Zu beiden Wettfahrtserien kommen auch immer gerne unsere dänischen Freunde, denn in Dänemark sind die Regattaaktivitäten leider rückläufig. So ist z.B. die Dänische Meisterschaft aufgrund mangelnder Teilnehmerzahlen auf eine Klassenmeisterschaft geschrumpft.

In diesem Jubiläumsjahr trafen wir uns beim Flensborg Yacht Club in Fahrensodde, dem Club der dänischen Minderheit im Landesteil Schleswig. Abgesehen von der kalten und stürmischen Witterung erlebten wir wie immer sehr schöne grenzüberschreitende Tage.

Zweifellos ist der Folke Junior ein Boot für die Liebhaber kleiner Boote mit klassischen Linien. Der Enthusiasmus geht teilweise so weit, dass ältere Holzboote mit viel Liebe aufwendig restauriert werden. Wie beim Folkeboot hebt sich die Bauqualität der GFK-Boote deutlich von heutigen Standards in der Serienfertigung ab.

Die Mehrheit seiner Anhänger ist heute gesetzteren Alters und segelt den kleinen Klassiker aus reinem Spaß ohne große sportliche Ambitionen. Er war einst das dänische Jugendboot schlechthin, aber die heutige Jugend segelt lieber, nennen wir es: „kurzlebige Artistikjollen", was nicht unbedingt falsch sein muss.

Eine offizielle Klassenvereinigung hat es hier in Deutschland nie gegeben. Und so koordiniere ich aus reinem Hobby die Klasse ein wenig und empfehle dem, der mehr wissen will, unsere Website unter www.kdyjunior.de.

Folkeboottrailer: www.Trailerhandel.de · 0171 - 32 400 38

Segeltour im August

von Edith Thaysen

Segelurlaub! Wie habe ich mich auf diesen Tag gefreut! Sechs Jahre ist es her, dass Johannes und ich zusammen Segelurlaub gemacht haben. Und jetzt soll es endlich mal wieder losgehen. Seit Wochen haben wir richtig Sommer, doch heute Morgen - es ist kaum zu glauben - regnet es! Die Wetterprognosen sind leider für heute auch nicht gut, wir kaufen also in Ruhe ein, beladen unser Boot; und um 15 Uhr segeln wir bei nur noch leichtem Regen, aber immerhin 23 Grad Wärme und Windstärken 4–5 aus West, los. Die Brücke in Lindaunis schaffen wir gerade noch rechtzeitig, in Kappeln müssen wir eine halbe Stunde warten. Aber was soll`s, wir haben ja Urlaub. Wir finden einen netten Liegeplatz in der letzten Reihe, direkt zwischen riesengroßen Segelyachten. Der Abstand zwischen Boot und Steg ist so groß, dass ich ohne Johannes Hilfe nicht von Bord gehen kann. Nachdem wir uns den Code für die Waschräume besorgt haben, schlendern wir durch Kappeln und finden in einem netten Lokal einen wunderbaren Platz mit Blick auf die Förde und gönnen uns einen superleckeren Fischteller. Danach schnell noch die Kuchenbude aufgebaut (Leider passen die Nietenknöpfe nicht ganz.) und nun können die vorhergesagten unwetterartigen Regenfälle kommen. Aber kein Tropfen fällt vom Himmel, es bleibt schön – himmlisch.

Am nächsten Morgen, es ist Mittwoch der 06.08.: Wir sind begeistert, die Sonne lacht vom strahlend blauen Himmel. Wenig Wind, jetzt aus Nord-Ost. Die Ostsee drückt das Wasser wieder in die Schlei – super, ich komme ohne Mühe vom Boot auf den Steg. Nach einem guten Frühstück an Bord unter unserer Kuchenbude, die gehalten hatte was sie versprach, nur an einer kleinen Ecke hatte es etwas hereinregnen können, geht's wieder los Richtung Ostsee.

Da der Wind aus Nord/Nord-Ost kommt, nehmen wir Kurs auf Sonderburg. Zwischendurch schläft der Wind ganz ein – but, so what! Diese Ruhe auf dem Wasser, die Sonne, die Wärme (25 Grad) – ich liebe es! Kurz nach 16 Uhr sind wir im Hafen von Sonderburg. Wir finden auch gleich einen schönen Platz, wieder zwischen den „Riesen" – aber die schützen uns vor Wind und Wetter. Wir machen einen wunderbaren Spaziergang durch Sonderburg und am Hafen entlang und genießen das Herumschlendern. Heute Abend probieren wir unsere neue Errungenschaft – einen Cobb-Grill – aus. Also das mit dem Cobb-Grill ist eine superschnelle saubere Sache und die Sojawürstchen sind nicht unlecker.

Dann packt Johannes ein kleines Schachspiel aus, ach du meine Güte, das haben wir ja eine halbe Ewigkeit nicht mehr gespielt. Aber dann wird es so spät und wir werden das Spiel morgen früh zu Ende bringen müssen. Die Stimmung an Bord ist wunderbar und wir sind beide glücklich... Und nachts kam dann auch wirklich der angekündigte Regen – aber kein Gewitter.

Donnerstagmorgen, es ist alles grau in grau – und kühl (15 Grad). Wir beenden in Ruhe unser Schachspiel und – Johannes gewinnt. Das Schiff ist abfahrbereit, aber wir entschließen uns für einen Hafentag,

Unser Traumboot segelt auch unbegleitet (links)
Anderer Leute Traumboot und Traumgrundstücke gibt es auf der Schlei aber auch zu bestaunen (unten)
Alle Fotos Thaysen

da der Wind aus Nord-West weht, vielleicht dreht der Wind ja im Laufe des Tages mehr auf West, dann werden wir morgen Dyvig ansegeln. Ich freu mich schon auf morgen.

Heute gehen wir erst einmal wieder in die Stadt und besuchen zwei Möbelgeschäfte, denn es regnet immer noch. Dann lassen wir uns super leckere dänische Backwaren schmecken und genießen bei einem Cappuccino das „Nichtstun“. Noch ein paar kleinere Besorgungen und dann gehen wir zur Siesta wieder aufs Schiff – herrlich. Nach dem Abendessen geht Johannes schwimmen, bei 23 Grad Wassertemperatur – super!

Abendspaziergang am Wasser, dann wieder Schach gespielt, Edith verliert wieder. Das ist gar nicht gut!

Freitagmorgen, juchuuu – herrlicher Sonnenschein, es könnte allerdings etwas wärmer sein. Gefühlte Temperatur 17 Grad! Gegen 9 Uhr verlassen wir den Hafen von Sonderborg und segeln Richtung Süden (Richtung Heimat). Schade, ich wäre gern weiter gen Süden bzw. Osten gesegelt. Aber der Wind wird morgen aus Süd kommen und dann wird das Zurück-nach-Hause-Segeln schwierig. (So Johannes Begründung). Wir nehmen also Kurs auf Damp, wollen aber, wenn alles gut läuft weiter nach Laboe. Wir segeln mit Groß und Fock und ich gehe nach vorne um die Fock auszubaumen. Klappt gut, Johannes ist zufrieden. Das Segeln auf der Ostsee ist herrlich, kaum Welle aber gut Wind. Nachmittags soll der Wind noch zunehmen. Es sind viele Segler unterwegs, fast alle Richtung Sonderburg oder Aero. Bei 5 bis 6 Windstärken erreichen wir am frühen Nachmittag Damp. Die Sonne strahlt vom Himmel, im Hafen ist vom Wind nichts zu merken. Nein, hier herrscht Windstille und es ist herrlich warm. Der Hafen von Damp ist ganz nett, aber eben Deutschland! In Dänemark habe ich immer das Gefühl gaaaanz weit weg von zu Hause zu sein und hier fehlt mir ein wenig das Urlaubsgefühl. Johannes und ich gehen an den Strand, Johannes geht schwimmen und ich schaue den Windsurfern zu und lese, denn dazu bin ich noch gar nicht gekommen.

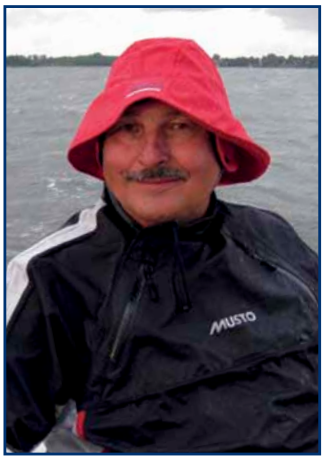
Unser Cobb-Grill bewährt sich auch wieder; es gibt gebratene Zwiebeln und Paprika in Rührei, dazu Nudeln mit Soße. Inzwischen ist es recht kühl geworden und wir gehen früh ins Bett – lesen.

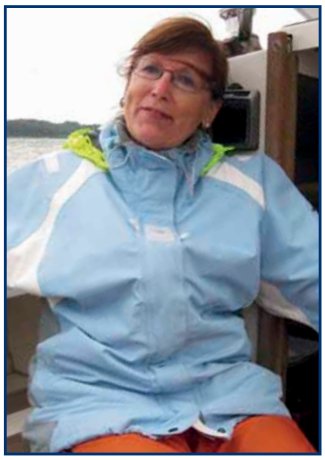
Samstagmorgen: Ich schaue aus dem kleinen länglichen Fenster über meinem Bett. Nachts hatte es wieder geregnet und jetzt ist auch von der Sonne nicht viel zu sehen. Aber es sieht nicht aus, als würde es wieder regnen wollen. Die Kuchenbude ist sehr nass und wir lassen sie noch trocknen, bevor wir sie einpacken und weitersegeln. Wir schippern Richtung Schleimünde, mal Sonne, mal Wolken, also Pulli an, Pulli aus. Ich möchte doch so gern etwas Farbe auf meiner Haut mit nach Hause bringen. Auf der Ostsee hatten wir noch Windstärke 3 bis 4, jetzt auf Höhe Schleimünde frischt der Wind richtig auf. Wir segeln in die Schlei und kämpfen mit starkem Gegenverkehr und viel Welle. Es regnet inzwischen auch und stürmt. Also schnell Regenkleidung an. Das erweist sich als gar nicht so einfach wenn alles nass ist. Die Fock muss runter. Ich gehe nach vorn und alles klappt gut. Johannes ist begeistert. Das Groß zu bergen bereitet dann doch einige Schwierigkeiten. Ich an der Pinne, Johannes am Großsegel und das bei dem Wind! Nun ja, nicht schön, aber das Segel ist runter, mehr schlecht als recht. Als wir in Kappeln ankommen, hat sich das

Johannes sucht etwas, die Erholung? Das scheint den beiden gelungen zu sein.

Zwei typische Ansichten der Schlei, rechts die Liebesinsel (Es lässt sich nämlich vortrefflich und ungestört dahinter Ankern).
Links die typische Baumgruppe bei Schleimünde. Seit Jahrzehnten unverändert, beinahe schon ein Seezeichen, sie ist sogar in Handbüchern verzeichnet.

Wetter beruhigt und die Sonne scheint auch wieder. Wir gehen in Kappeln bummeln und genießen das Gefühl: wir sind Urlauber und haben unendlich viel Zeit. Mittagessen unter freiem Himmel und da, es fängt wieder an zu regnen, erst wenig, dann immer heftiger. Der Himmel ist dunkelgrau und es schüttet was das Zeug hält. Wir sind ziemlich nass, als wir, nachdem wir uns 1 Stunde in einem Sportgeschäft untergestellt hatten, unser Boot wieder erreichen. Was tun? Wir überlegen hin und her und entscheiden uns dafür, heute noch nach Hause zu segeln. Vielleicht schaffen wir es ja bevor es dunkel ist. Im Schlei-Segel-Club ankommen, ist es fast dunkel und als wir die letzten Sachen von Bord tragen ist es wirklich stockdunkel.





Das war unser diesjähriger Segelurlaub. Johannes und ich haben ihn sehr genossen, Johannes hat wieder Vertrauen in meine Segeltüchtigkeit und auch ich hatte keine Sekunde Angst, sondern hatte Vertrauen in Johannes Segelfähigkeiten und in die guten Segeleigenschaften unseres Folkebootes.

Wir sind uns beide einig, dass wir im nächsten Jahr unbedingt wieder Segelurlaub einplanen und uns dann aber viel mehr Zeit nehmen wollen.

Unsere wunderschöne Zeit in Berlin

von Bretschi Bleifuß, F GER 911

Erinnert Ihr euch noch an eure Schulzeit? Wenn man einen Ausflug gemacht hat, der wirklich toll war, und dann kam das dicke Ende – man musste einen Aufsatz darüber schreiben. So ging es mir, als die Anfrage kam, ob ich nicht aus Sicht der Seglerfrau etwas zu den Folkebootregatten in Berlin beitragen könne. Ich war ja so glücklich, dass Achi keinen 5. Platz gesegelt hatte, und der Kelch an uns vorüber ging. Und nun das!

Aber das geht ja auch nicht, wie soll denn eine Zeitschrift zustande kommen, wenn keiner einen Artikel schreiben will. Und seien wir mal ehrlich, wir freuen uns doch alle, wenn uns wieder die nächste FolkeNews ins Haus flattert.

Wir, das sind Achi Bleifuß, Fiete und Vita Mahrt und ich, Bretschi, hatten aufgrund des terminlich engen Beieinanders der Berliner und Deutschen Meisterschaft beschlossen, auch die Woche zwischen den Meisterschaften in Berlin zu nutzen, damit unsere Männer ebenso einmal die Chance hatten, etwas anderes als den Wannsee und die Havel zu sehen.

Wir hatten ja ein Riesenglück mit dem Wetter; in den gesamten 15 Tagen, die wir in Berlin verbracht haben, waren nur zwei Tage ohne Sonnenschein, und das alles in einer Ferienwohnung mit direktem Blick auf den Wannsee und nur wenige Meter vom VSaW entfernt. Rainer und Gaby Birkenstock hatten sich bereit erklärt, mit uns am Dienstag einen Ausflug an den Scharmützelsee und zum Schiffshebewerk nach Niederfinow zu machen. Also alle Mann in den VW-Bus und los ging's. Auf der Hinfahrt sind wir durch Berlin gefahren, was gar kein Ende zu nehmen schien; das hat uns einmal vor Augen geführt, wie groß Berlin ist. Wenn auch die Plattenbauten in den vergangenen Jahren etwas verschönert worden sind, erschreckte uns doch die Vielzahl dieser Riesenbauten.

Um die Mittagszeit kamen wir dann am Schiffshebewerk an. Es nahm 1934 seinen Betrieb auf, um die 36 Höhenmeter auf dem Oder-Havel-Kanal bei Niederfinow zu überbrücken. Die Schiffe werden in einen Trog gefahren, dessen Gewicht einschließlich Wasserfüllung 4.300 t beträgt und mit 256 Drahtseilen und 192 Gegengewichten ausgestattet ist. Eine Durchfahrt dauert ca. 20 Minuten. Für das derzeitige und zukünftige Schiffsaufkommen ist diese Art der Schiffsbewegung allerdings zu langsam geworden und nebenan entsteht ein neues Hebewerk für die größeren Schiffe, die kleineren werden nach wie vor im alten Werk transportiert.

Weiter ging's zum Scharmützelsee, über Wendisch Rietz nach Bad Saarow, wo wir uns dann in einem Café etwas zu trinken gegönnt haben. Da uns allmählich der Hunger packte, beschloss ein Teil von uns, doch in diesem Café eine Kleinigkeit zu essen. Zugegeben, es war noch etwas früh für eine Abendmahlzeit und Achi bestand darauf, dass für ihn nur drei Kugeln Vanilleeis in Frage kämen. Jedem das Seine – und wir gaben unsere Bestellung auf. Der Kellner fragte Achi, ob er sein Eis in einem Glas haben möchte. Wir waren etwas verwirrt und bejahten dieses. Nachdem wir dann alle satt waren und nach der Rechnung verlangten, kam der Kellner und wir bezahlten. Beim Blick auf den Bon irritierte mich dann allerdings die Position „1 Eisbecher extra 0,30 €“, darunter fein säuberlich jeweils die drei Kugeln Vanilleeis mit je 1,50 € einzeln aufgeführt. Auf meine Frage, was bitte die Position „Eisbecher“ darstellen solle, versuchte der Kellner mir klar zu machen, dass das eben das Glas sei, in dem das Eis serviert worden ist. Wir wollten dann von ihm wissen, wie er das Eis denn sonst serviert hätte, bekamen aber nicht wirklich eine Antwort. Am nächsten Tag am Müggelsee konnte man mit dieser Art von Abrechnung auch nicht wirklich etwas anfangen. Ihr seht also, es bestätigt sich immer wieder: „Reisen bildet“.

Wir ließen uns davon aber nicht entmutigen und haben uns noch ausführlicher in Bad Saarow umgesehen und uns an diesem tollen See begeistert. (Wäre ja vielleicht auch einmal ein Revier für eine Regatta. Wir Frauen hätten bestimmt nichts dagegen.) Zurück ging's dann über die Autobahn und da Rainer ja Achis Bus fuhr, hat er dann den Bleifuß auf das Gaspedal gestellt und vorbei ging's an Schönefeld. (Ich will nicht sagen, am neuen Flughafen, denn in Berlin geht das Gerücht um: Niemand hat die Absicht, einen Flughafen zu eröffnen...).

Das war nur einer von 15 wunderschönen Tagen, die wir zusammen mit unseren Männern in Berlin und Umgebung verbracht haben, auch viele mit langjährigen, lieb gewonnenen Freunden und Bekannten. Schön, wenn die Freude groß ist, wenn man sich wieder sieht. Solange es möglich ist, kommen wir gerne wieder zu Euch!

Sightseeing zur Berliner Meisterschaft

Wir durften die Männer zum Segeln begleiten
und freuten uns auf Berliner Sehenswürdigkeiten.
Unsere Männer sind stets mit dem Wannsee zufrieden,
während wir uns vehement dagegen entschieden.
Wir wollten was sehen von der Hauptstadt Berlin
fuhren mit der S-Bahn zum neuen Hauptbahnhof,
dort war Beginn.
Ach, wie herrlich konnte man da shoppen geh'n,
Geschäfte en masse, schöne Stiefel gab's zu seh'n.
Und bei Gerry Weber einen Pullover in schönstem Rot,
den wollte Bretschi partout,
jedoch war ihre Größe nicht im Angebot.
Der Plan mit dem Sightseeing wurde kurzerhand verworfen,
unsere Blicke wurden in sämtliche
Gerry Weber Geschäfte geworfen.
Wir kennen sie jetzt wohl alle, glaube ich fast,
wir wurden nicht fündig, obwohl wir machten niemals Rast.
Wie die Sache ausging, möchtet Ihr wissen?
Bretschi hat den Pullover am Montag im Internet aufgerissen.

Protokoll der Sitzung der Flottenobleute am 02. September 2013

Tagungsort: Berlin Wannsee, Am Großen Wannsee 22-26 VSaW

Beginn der Sitzung: 19:10Uhr

Anwesend: Flotten: Schlei, Bodensee, Berlin, Kiel, Essen
Vorstand der DFV: Vorsitzender, Sportwart, WEB-Administrator

Entschuldigt: Flotten: Flensburg, Eckernförde, Möhnesee, Lübeck
Vorstand der DFV: Kassenwart, TO, Pressewartin, Beauftragte für das Fahrtensegeln

TOP 1 – Begrüßung und Protokollvergabe

Die Begrüßung erfolgt durch Johannes Thaysen. Das Protokoll führt Harald Koglin.

TOP 2 – Vorschlag des DSV zur Qualifikation DM

Die Anwesenden lehnen mehrheitlich die vom DSV geplante Reform der Meisterschaftsordnung hinsichtlich der Aufhebung von Qualifikationsregularien für Meisterschaften ab.

Johannes Thaysen und Sönke Durst kontaktieren den DSV mit dem Ziel, ggfs. eine Sonderregelung für die DFV zu erwirken.

TOP 3 – Austragungsorte der DMs der nächsten Jahre

2014: Eckernförde in der vorletzten August-Woche. Die DM ist als Wochenveranstaltung geplant.

2015: vermutlich Schlei – der SSC plant die DM ein.

2016: Der Strander Yacht Club wird angesprochen für eine DM auf der Kieler Förde

2017: Lindau am Bodensee

Der SESSAN-Cup findet 2014 wieder in Berlin statt – Ausrichter ist die SV03 am letzten April-Wochenende. Gunter May wirbt für eine Teilnahme. 39 Schiffe stehen bereits zur Verfügung.

TOP 4 – Kooperation von benachbarten Flotten

Sönke Durst appelliert an die Flotten, sich untereinander bei und für Veranstaltungen besser abzustimmen, damit mehr Mitglieder in den Genuss des Angebots kommen. Das gilt auch und besonders für die Messepräsentation in Düsseldorf.

TOP 5 – Technische Neuerungen

Harald Koglin erklärt den Hintergrund für die Anfrage der NFIA auf potentielle Möglichkeiten, die Ausrüstung des Folkeboots technisch zu verbessern. Die Flotten werden gebeten, die Umfrage an ihre Mitglieder zu kommunizieren.

TOP 6 – Gold-Pokal in Finnland

Das Angebot aus Finnland zur Austragung eines GPs in 2016 wird als Chance begriffen und unterstützt. Trotz der hohen Kosten werden sicher an die 5 bis 6 Mannschaften teilnehmen. Johannes Thaysen wird sich um die Möglichkeit von Leihschiffen und Vergünstigen der Transportkosten durch Sponsoring bemühen.

Hinweis: Der Spandauer Yacht Club wird den GP in 2015 ausrichten. Vorbereitungen laufen bereits.

TOP 7 – Folke News

Johannes Thaysen bittet um mehr Unterstützung und Input für die Rubriken „Flotten-Talk“ und „Fahrtensegeln“ durch die Flotten.

Die FNs sollten abonnierbar sein.

TOP 8 – Aktivitäten Fahrtenbereich in den Flotten

Das vom Vorstand der DFV beschlossene Manual für Fahrtensegler – zusammenzustellen durch Traute Genthe - wird einhellig von den Flotten unterstützt.

TOP 9 – Verschiedenes

Heiner Fahnenstich – Flotte Essen – bittet um eine Schätzung der Anzahl der Teilnehmer an der HV im November in Essen.

Ende der Sitzung: 21:15Uhr

gez. Harald Koglin - Protokollführer

Interne Meisterschaft der Flotte Eckernförde

von Dirk Schwerdtfeger, FG 277

Eckernförde, 17.August 2013, kurz vor elf.

Fritz Schaarschmidt hatte zur Internen Flottenmeisterschaft eingeladen, und neun Crews, vom fahrtensegelnden Ehepaar bis zum mehrfachen Deutschen Meister, gingen bei leichten bis mäßigen Winden aus SSW und sich langsam durchsetzender Sonne an den Start, um zunächst drei Up-and-Down-Wettfahrten auszusegeln.

Das generationsübergreifende Team mit Holli Dittrich und Fritz Schaarschmidt auf FG 656 Rennschnecke hatte hier durch eine konstante Leistung von drei zweiten Plätzen die Nase vorn, gefolgt von FG 1000 Meltemia und FG 277 Ina.

Im Anschluss wurde, wie auch in den Vorjahren, mit ausgelosten Gruppierungen eine Match-Race-Serie im KO-System ausgetragen, die in einem Finale zwischen FG 1000 Meltemia und FG 277 Ina endete.

Nach dem sportlichen Teil, durch bewährte Kräfte um Startschiffkapitän Heinz Blenckner und Wettfahrtleiter Stephan Heinze durchgeführt, ging es zur Preisverleihung und natürlich zur dritten Halbzeit an den Grill.

Allen Beteiligten an dieser Stelle vielen Dank für einen richtig schönen Segeltag!

Die Platzierungen nach drei Wettfahrten			
1.	FG 656	Holli Dittrich, Fritz Schaarschmidt	2, 2, 2
2.	FG 1000	Klaus Blenckner, Edda u. Harald Graf Saurma	3, 1, 3
3.	FG 277	Arne Arendt, Rolf Lange, Dirk Schwerdtfeger	1, 7, 1
4.	FG 586	Norbert Lins und Crew	4, 3, 5
5.	FG 575	Arne Brach, Michael Groß	7, 4, 4
6.	FG 695	Dieter Pohlmann und Crew	5, 5, 9
7.	FG 173	Achim, Kerstin u. Jörg Peeck	6, 6, 8
8.	FG 974	Frank und Sabine Sevke	8, 8, 6
9.	FG 37	Familie Pommer	9, 9, 7

Matchrace		
1.	FG 277	Arne Arendt, Rolf Lange, Dirk Schwerdtfeger
2.	FG 1000	Klaus Blenckner, Edda u. Harald Graf Saurma

Nachrichten zur Essener Segelwoche

Trotz der gleichzeitig stattfindenden Deutschen Meisterschaft der Folkeboote in Berlin und den noch andauernden Schulferien in Nordrhein-Westfalen, kam eine gute Ranglisten Meldezahl zusammen. Bei mittleren Winden konnte Martin Habert mit seinen Söhnen Thorsten und Thilo, F GER 521 den Sieg für sich entscheiden vor Til und Jutta Urbach, F GER 632 als Zweite und Andreas und Stephanie Stenzel, F GER 835 als Dritte.

Foto Marion Weinberg

Folke Sommerfest der Essener Flotte mit Königsmord

von Heiner Fahnenstich

Traditionell wird zur halben Regattasaison ein Sommerfest der Folkebootflotte Essen gefeiert. In diesem Jahr wurde damit auch die lange Ostseesaison mit Trudelmaus, Kieler Woche, Travemünder Woche und Goldpokal beendet, bevor wir auf den Binnenrevieren segeln.

Ebenso ist es Tradition geworden, am Nachmittag vor dem abendlichen Sommerfest den vorjährigen „Folkeboot-König“, den Gewinner des König-Cups, in einem Wettbewerb, den der König bestimmt, herauszufordern. Den König-Cup gewinnt der Punktbeste aus drei Regattaserien, der Mailüftchen Regatta im Frühjahr und den Herbstwettfahrten von Letzte Pötte und Folkeboot-Finale.

Im vergangenen Jahr 2012 hat Rainer Hasselmann den König-Cup gewonnen und für die Herausforderung ein Matchrace auf 2.4ern bestimmt.

16 Folkies haben sich um die Herausforderung beworben, darunter auch die Amazonen Anke Hausmann und Sabine Jagsch. In einzelnen Matchraces wurde im KO-Verfahren der ultimative Gegner des Königs ermittelt, daraus ergaben sich 15 spannende Matchraces, die direkt vor der Terrasse des YCRE unter den Augen einer großen Fan-Gemeinde ausgetragen wurden.

Der 2.4er ist olympische Klasse mit allen Eigenschaften großer Rennyachten. Ist man erst einmal eingestiegen und an Bord, befindet sich der Kopf nur wenige Zentimeter über der Wasseroberfläche, die Schultern liegen schon darunter. Bei Krängung des Schiffs meint man, das der Kopf das Wasser berührt. Gesteuert wird mit den Füßen und Pedalen an den ausgestreckten Beinen unter dem Vordeck, Groß und Fockschoten sind direkt vor dem Gesicht im kleinen Cockpit.

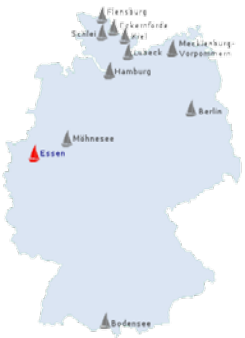
Nach Matchrace-Manier wurde schon in der Vorbereitungszeit versucht, den Gegner in eine benachteiligte Startposition zu manövrieren, danach wird mit allen Trimmmöglichkeiten, die der Kleine wie ein Großer hat, versucht, Speed zu machen und den Gegner auszusegeln.

Nach den Achtel-, Viertel- und Halbfinals standen sich Jockel Weber und Martin Weidner im Finale gegenüber, welche Martin für sich entscheiden konnte und gegen den König Rainer Hasselmann zum „Königsmord“ antrat. Martin hatte in den Ausscheidungswettfahrten an Routine gewonnen, während Rainer neu in den 2.4er einsteigen musste.

Die Best-of-Three Regatten um den Königsmord konnte Martin dann 2:1 für sich entscheiden und musste den Pokal füllen. Leider hat der Pokal zur Hälfte einen Sprung im Glas, so dass er nur halb gefüllt werden kann… aber anschließend begann das Sommerfest mit Freibier und Holzkohlegrill.

Das Clubhaus, die Sportgeräte und ein Goldpokal?
Alle Fotos Wolfgang Zelonka

GLÜCK AUF in Essen!



Die Folkebootflotte Essen lädt alle Folkebootsegler und -freunde zur DFV Hauptversammlung 2013 ein und hat ein die Versammlung einrahmendes Programm vorbereitet:

Freitag 22.11.13 abends:
Stammtisch der Folkebootsegler und -freunde im Clubhaus des YCRE, Begrüßung der angereisten Teilnehmer

Samstag 23.11.13 tagsüber :
Besuch des Weltkulturerbes „Zeche Zollverein“ , Villa Hügel, Bergbau Museum Bochum, Einkaufsbummel auf der „Kö“, etc.

Samstag 23.11.13 nachmittags :
Jahreshauptversammlung der DFV (Einladung durch den Vorstand der DFV)

Samstag 23.11.13 abends :
„Soziales“ á la Essener Flotte

Sonntag 24.11.13 morgens :
Regatta der Mini Folkeboote um den Wanderpreis „Silberne Grubenlampe“ – 6 Wettfahrten

Die JHV findet im Clubhaus des Yachtclub Ruhrland Essen, Lanfermannfähre 118A, 45259 Essen statt. Der Yachtclub ist erreichbar unter tel. 0201 460406. Weitere Informationen bekommt ihr bei der Flotte Essen. Und hier noch ein paar Hotelempfehlungen der Flotte Essen:

Die nächsten Hotels:

- Hotel Waldhaus–Langenbrahm (7 km)
  www.waldhaus-langenbrahm.de
- Ypsilon Hotel (8 km)
  www.hotel-essen.de
- Hotel Bredeney (9 km)
  www.hotel-bredeney.de
- Atlantic Hotel (11 km)
  www.atlantic-congress-hotel-messe-essen.de
- Sheraton (12 km)
  www.sheratonessen.com
- Hotel Töff Töff (12 km)
  www.toeff-toeff-essen.de
- Queens Hotel (13 km)
  www.bestwestern.de/hotels/velbert/best-western-parkhotel-velbert
- Waldhotel Heiligenhaus (16 km)
  www.wald-hotel.de

41. ROLLING HOME 2013
International

SEGEL-CLUB „AHOI“ BERLIN
AUSSCHREIBUNG

AUSSCHREIBUNG **NOTICE OF RACE**

TRIAS R.: 1,30 **H - BOOTE R.: 1,15** **FOLKEBOOTE R.: 1,25**

alle Klassen 5 Wettfahrten — all classes 5 races

Samstag 26. Oktober 2013 — **Saturday October 26th 2013**
Sonntag 27. Oktober 2013 — **Sunday October 27th 2013**

Erster Start:
Samstag 26. Oktober 2013 10.00 h
Ankündigung: 09.55 h

First Start:
Saturday October 26th 2013 10.00 am
Warning signal: 09.55 am

FRÜHSTÜCK IM AHOI
Samstag + Sonntag ab 07.30 h

BREAKFAST IN THE AHOI
Saturday + Sunday at 07.30 am

1

Einladung

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

zur Jahreshauptversammlung 2013 der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.

Yachtclub Ruhrland Essen e.V.
Lanfermannfähre 118a, 45259 Essen

Sonnabend, 23.11.2013, Beginn: 14:00 Uhr

Tagesordnung:

1. *Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Tagesordnung sowie der Beschlussfähigkeit*
1.1 *Wahl des/der Protokollführers/in*
1.2 *Ehrungen und Gedenken*
2. *Bericht des Vorstandes*
2.1 *Bericht des 1. Vorsitzenden*
2.2 *Bericht des Sportwartes*
2.3 *Bericht des technischen Obmannes*
2.4 *Bericht der Fahrtenbeauftragten*
2.5 *Bericht der Pressewartin*
2.6 *Bericht des WEB-Administrators*
2.7 *Bericht des Kassenwartes*
2.8 *Bericht der Kassenprüfung*
3. *Entlastung des Vorstandes*
4. *Wahlen*
   a) des 1. Vorsitzenden (Bestätigung)
   b) des Sportwartes (Bestätigung)
   c) des Kassenwartes
   d)des Kassenprüfers
5. *Beschluss zur Qualifikation zur DM (Vorschlag DSV)*
6. *Bericht aus der NFIA: Technische Neuerungen*
7. *Anträge von Mitgliedern*
8. *Terminplanungen 2014 und weitere Jahre*
9. *Planung der JHV 2014*
10. *Haushaltsbeschlussfassung*
11. *Verschiedenes*

Danach Abendveranstaltung im YRE

DEUTSCHE FOLKEBOOT VEREINIGUNG E.V.

…zum Schluss

ein Nachwort von Jessica Beer

Kennt ihr das?
„Wir haben Flaute und krepieren daran,
denn schon seit Tagen geht es nicht mehr voran.
[…]
Denn unser Segel hängt nur müde am Mast.
Bringt uns nicht auf Kurs!
[…]
Es gibt nur Wasser, Wasser, Wasser überall,
doch wir haben nichts zu trinken!
[…]

Wir brauchen Rum, Rum, Rum, sonst verdursten wir!“

Oder dieses hier?
„Wir lagen schon vierzehn Tage.
Und kein Wind in die Segel uns pfiff.
Der Durst war die größte Plage,
da liefen wir auf ein Riff.
Ahoi! Kameraden. Ahoi, Ahoi.”

Wie wäre es damit?

„What shall we do with the drunken sailor…“

…na nun gut, dass Rum und Gammel Dansk mit zu den begehrten Getränken vieler Folkies gehört, weiß ich nun auch schon. Und so einige Shantys gehören nach einigen Jahren des Zusammenseins mit einem Folkie nun auch zu meinem eigenen Liederrepertoire – gesungen werden seit neuestem aber doch eher ganze Chansons wie zum Beispiel: „Jetzt fahrn wir übern See, übern See. Jetzt fahrn wir übern…“ oder Lieder eines sehr bekannten Musikers und Komponisten, dessen Vater selbst einmal Seemann war:

„Bei Papa an Bord, ist immer eine Koje für mich frei. Bei Papa an Bord, da geht der Sommer viel zu schnell vorbei…“

Mmmmmhh…recht hat er, der liebe Zuckowski. Und auch der 1. Geburtstag unseres Schlumbis ging an Bord viel zu schnell vorbei. Eigentlich hatten wir ja eine (absoluter Neu-Horror) kindgerechte Feier geplant, zum Glück entschieden wir uns aber morgens um und luden die Kaffeegäste für „irgendwann später“ ein. Ein Blick (während des viel zu frühen Frühstücks) aus dem Fenster und raus auf die Schlei versprach uns ein ganz gutes Segelwetter. Und da Justus Paps zur Feier des Tages nur bis mittags arbeiten wollte, nutzte ich mit meinen Eltern die Zeit für Vorkehrungen: Geburtstagstorte sicher einpacken, Getränke, Badesachen und Rettungsweste für Leichtgewichte, Sonnenschutz und was eben noch so alles anfällt, wenn man spontan mit seinem „Lütten“ segeln geht. Früher als erwartet ging es dann auch endlich vom Segelclub los. Schlumbi fühlte sich mal wieder sofort wohl an Bord und gab schon ordentlich Kommandos. Seine Großeltern hingegen, beide eher zur Gattung der Bergläufer einzuordnen, hatten anfangs so ihre Probleme. Kurze Zeit nach dem Ablegen konnten wir alle das wunderschöne Segelwetter, den warmen Wind und die zarten Sonnenküsse spüren. Irgendwann entschieden wir zu ankern, unser kleiner Matrose hielt derweil unter Deck ein verspätetes Vormittagsschläfchen und wir nutzten die Gelegenheit, uns ins kühle Nass zu stürzen. Erfrischend, die Schlei. Sehr erfrischend. In solchen Momenten fällt mir immer Fallersleben ein: „Oh wie ist es kalt geworden…“ Nach etlichen Umrundungen ums Folke und zögernden weiteren Kreisen wurde mir als Glukkenmama dann doch etwas bang ums Herz, erinnerte ich mich nun auch noch an die Fortsetzung des Thrillers: „Open Water 2“, in dem den munteren Schwimmern und Tauchern erst im Wasser einfiel, dass sie die Badeleiter vergessen haben. Ausnahmsweise war die aber nicht nur mit an Bord, sondern auch am Schanzkleid. Kurze Zeit später erwachte dann auch unser Geburtstagskind und wir ließen uns die Torte mit Malzbier und Flens schmecken. Da ein Folkeboot nicht wirklich viel Fläche für Laufkinder mit „Hummeln im Hintern“ bietet, mussten wir dann doch irgendwann wieder in den heimatlichen Hafen zurücksegeln. Natürlich saß Schlumbi am Ruder und natürlich wurde gaaanz viel gesungen … „Hey hey Wickie, hey Wickie hey! Zieh fest das Segel an! Hey hey Wickie, die Wikinger, sind hart am Winde dran“

Und was singt ihr an Bord? Bis zum nächsten Mal,

Eure Pressewartin Jessica

Lind-Folkeboot zu verkaufen

Verkaufe gepflegtes Lind-Folke GER 285 Trio Bueno.

Liegeplatz FSC/ Glücksburg

Tel.: 01716840864

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 Regattaterminkalender 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 sowie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegeln etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyraweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
vorsitzender@folkeboot.de

2. Vorsitzender
Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738
mobil 01 71/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
Tel. 04101/46133
miniundhilka@kabelmail.de

Sportwart
Sönke (Asta) Durst,
Am Königsmoor 10, 24248 Mönkeberg
Tel. 0431/6408809
sportwart@folkeboot.de

Pressewart/Redaktion
Jessica Beer
Gut Winning 1, 24882 Winning
mobil 01 76/23536837
presse@folkeboot.de

Internet-Obmann
Harald Koglin
Neuwerker Weg 22 A, 14167 Berlin
Tel. 030/8177733,
internet@folkeboot.de

Technischer Obmann
Michael Fehlandt
Alter Feldweg 9a, 24214 Altwittenbek,
mobil 01 71/5593546
technik@folkeboot.de

Beauftragte für Fahrtensegeln
Traute-Maria Genthe
Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel
Tel. 0431/3722236, Fax 0431/3722247
fahrtensegeln@folkeboot.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.: 035 191 600
BIC: DEUTDEDB210
IBAN: DE07 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 Stefan Klabunde
Pichelsdorfer Str. 3, 13595 Berlin
Tel. 030/20607459, klabunde-s@snafu.de
www.folkeboot-berlin.de

Bodensee Elly Kaspar
Einöden 22, 88099 Neukirch
Tel. 07528/920204, mobil 01 71/2860401
elly.kaspar@t-online.de
www.folke-bodensee.de

Eckernförde Fritz Schaarschmidt
Kastanienstraße 11, 24114 Kiel
Tel. 0431/3858213 3, mobil 01 71/2674912
fritz_schaarschmidt@gmx.de
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11B, 42579 Heiligenhaus
mobil 01 62/4249421
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg Jan Hinnerk Alberti
Nordergraben 62, 24937 Flensburg
mobil 0170/286 54 96
alberti@ujh-online.de
www.f-ger.de

Hamburg Thomas Behrens
Kap-Horn-Weg 15, 21129 Hamburg
Tel. 040/7427649
thomas.behrens@folkeboot-hh.de
www.folkeboot-hh.de

Kiel
Der Posten des Flottenobmanns ist zur Zeit nicht besetzt
Alles Wichtige auf:
www.flotte-kiel.de

Lübeck Britta Rosehr
Zwinglistraße 2, 23568 Lübeck
mobil 01 70/9037213
b.rosehr@freenet.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf
Tel. 03820 4/15363
frido@folkeboot-mv.de
www.folkeboot-mv.de

Möhnesee Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Tel. 0228/2843 06
mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnesee.de

Schlei Klaus Kahl
Dachsgang 8, 24848 Kropp
Tel. 04624/80087 5
folke-klaus@t-online.de
www.folkeboot-schlei.de

V-Mann Folke Junior
Hartwig Sulkiewicz
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg
Tel. 040/28056205
hartwig@sulkiewicz.de
www.kdyjunior.de

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ IBAN _____

Club _____ BIC _____

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

Impressum

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 04661/90017-0, Fax 90017-20
www.mussack.net · info@mussack.net

Bezugskosten:
im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus Versand

Nächster Redaktions– und Anzeigenschluss ist der 01. 12. 2013

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

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

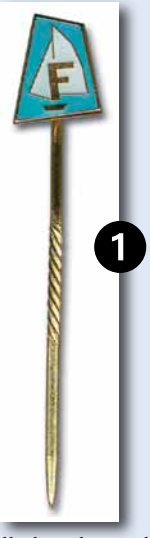
INTERNET-LINK:
http://www.folkboat.com
http://www.folkeboot.de
http://www.folkebaad.dk

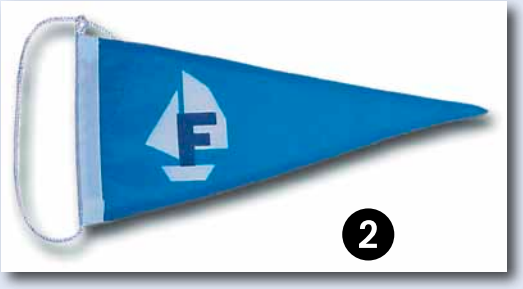
NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION
Neuwerker Weg 22a
14167 Berlin
Germany
NFIA
Tel. +49 175 822 82 18
E-Mail: nfia-office@gmx.de
Secretary / Treasurer: Harald Koglin

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

Deutsche Post
PRESSEPOST

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



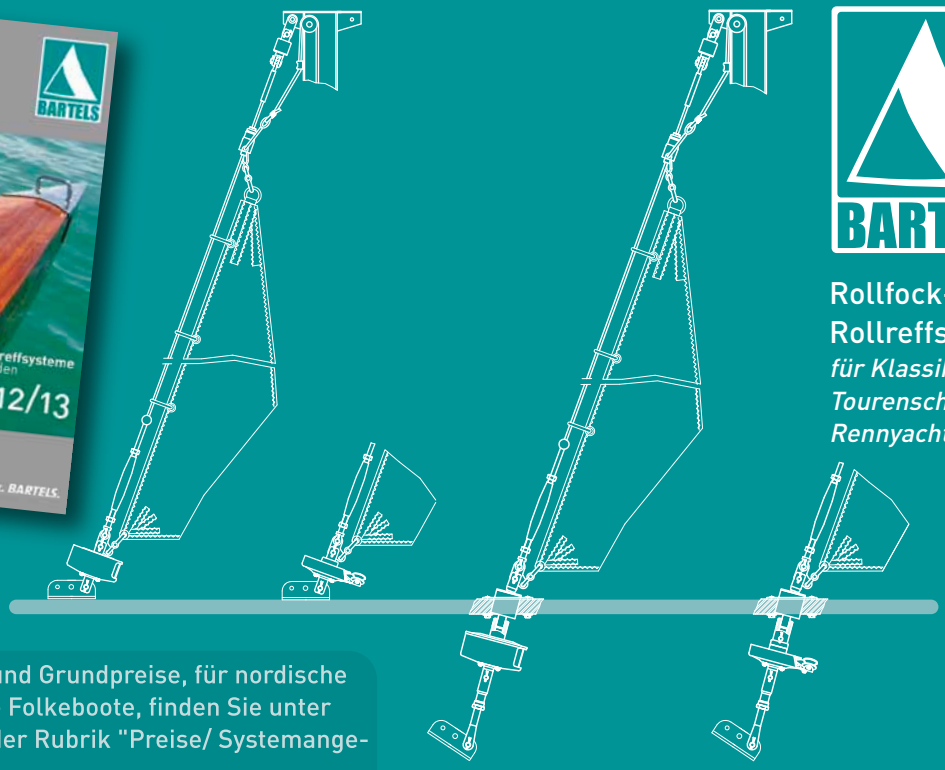


Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 0 41 01-4 61 33, Mo. – Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.
Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den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

1	Anstecknadel	Euro	12,00
2	Folkebootstander	Euro	9,50
3	Folkebootaufnäher	Euro	7,50
4	Autoaufkleber	Euro	1,50
5	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



BARTELS

Rollfock- und Rollreffsysteme
für Klassiker, Tourenschiffe und Rennyachten

Technische Details und Grundpreise, für nordische sowie internationale Folkeboote, finden Sie unter www.bartels.eu in der Rubrik "Preise/ Systemangebote".

▶ Gerne beraten wir Sie auch persönlich und erstellen Ihnen ein individuelles Angebot für Ihr Schiff!

www.bartels.eu

Bartels GmbH | Bergheimer Str. 26 | 88677 Markdorf | +49 (0)7544-95860-0 | bartels@bartels.eu