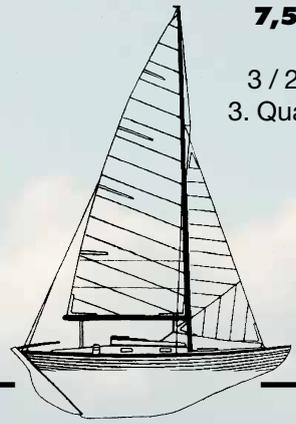


FOLKE**NEWS**



7,50 €

3 / 2017
3. Quartal

**Goldpokal und
IDM im Zeichen
des Jubiläums**

**Historisches
aus Essen**



Neuer Alu-Mast

**Auf den Amsterdamer
Grachten**





Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot Vereinigung!

*Niels Witt
Eigner F GER-941 ANNE
SVF Flotte Flensburg*

*Uwe Irmeler
Eigner F GER-1138 PAS PÅ
Flotte Hamburg*

*Rainer Wilke
Eigner F GER-531 AVANTI
Flotte Essen*

*Ralf Burmester
Eigner F GER-1139 GRY
CKA Flotte Schlei*

*Wolfgang Heumer
Eigner F G-412 TRUDCHEN
Flotte Hamburg*

*Rainer Schweyer
Miteigner F G-89 JEANNA
YCP Flotte Bodensee*

*Kai Wolgast
Eigner F GER-1110 JYSKE
SVWS Flotte Hamburg*

*Martin Honerla
CSS Flotte Berlin*

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

Fotowettbewerb



Unser technischer Obmann Michael Fehlandt wird von Nordischen Folkebooten geradezu verfolgt. Im Urlaub an der französischen Ostküste traf er auf dieses schöne Exemplar, das zwar im Museumshafen lag, aber mit Alumast noch sehr seetauglich aussah.

Fotowettbewerb: Mehr davon!

Wer schickt seine Folkeboot-Bilder ins Rennen, um als bestes Bild des Quartals gekürt zu werden. Fotos - egal in welcher Größe - könnt ihr an folkenews@sendtodropbox.com schicken.

Titelfoto: Goldpokal 2017 von Svend Krumnacker



Inhalt

75 Jahre Folkeboot

Gedanken über ein seetüchtiges Schiff	4
Die Glückstadt-Wettfahrt von 1968	6

Technik & Sicherheit

Neuer Alu-Mast	8
----------------------	---

Sport

Trudelmauspokal 2017	9
75-Jahr-Feier und Goldpokal in Kerteminde	10
„Ein Spinnaker wäre nicht schlecht“	14
Die IDM am Bodensee	15
Die IDM 2017 – eine ganz persönliche Nachlese	16
Svendborg Classic Regatta	18
Oberseepokal	21

Fahrten

„An de Amsterdamse Grachten...“	22
---------------------------------------	----

After Sail

1. Vorsitzende/r gesucht!	26
Wie im Märchen	27

Flottentalk

Nord – 75 Jahre Folkeboot	28
Süd – Oldtimer Schiffer Bodensee	29
Vorstand und Flottenkapitäne der DFV	31
Impressum	31



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Das 75. Jubiläums-Jahr neigt sich so langsam dem Ende zu. Wir haben es bis jetzt gebührend begangen und gefeiert. Viele Tageszeitungen, Segler-Journale und andere Medien haben über unser Boot und den Geburtstag berichtet. Auch die Verteilung der 75-Jahr-Fahnen an die Flotten hat auf das Boot aufmerksam gemacht. Höhepunkte waren die Feiern zum Goldcup in Kerteminde im August und im SVSt anlässlich der Berliner Meisterschaft Anfang Oktober. Lest hier einige Auszüge aus meiner Geburts-tagsrede:

Mehr Boot braucht kein Mensch

Unter dieses Motto haben wir das 75. Jubiläumsjahr gestellt. Was steckt hinter diesem Satz? Einige, meistens persönliche, Erfahrungen und Thesen meinerseits dazu:

Der Wohlfühlfaktor

Schöne Optik innen und außen. Die Klinkerbauweise erinnert uns an das Wikingerschiff. Das gute Sicherheitserleben aufgrund des Langkiels auch bei Starkwinden. Die hervorragenden Segeleigenschaften. Das leichte Handling. Die Einhandtauglichkeit. Kein Bedarf zum Reffen. Finden eines Liegeplatzes unproblematisch. Das wunderbare Plätschern des Wassers am geklinkerten Rumpf. Das Folkeboot ist ein Stück Lebensqualität. Beim Segeln steigen wir aus dem Alltag aus und in die Natur ein! Back to the roots!

Der Zugehörigkeits- und Heimatfaktor

Wenn wir mit unserem Boot in einen Hafen einlaufen, lösen wir bei vielen Seglern ein Er-

innerungsgefühl aus: „Ja, das haben wir auch mal gesegelt.“ „Das kenne ich, das war eine gute Zeit!“ So kommen wir überall und jederzeit in guten Kontakt zueinander. Das stillt unser Bedürfnis nach Gemeinschaft, nach Zugehörigkeit, nach Austausch untereinander.

Der Identitätsfaktor

Das Folkeboot verkörpert viele gute Werte. Das Folkeboot stiftet uns unsere Identität. In einer Zeit, in der sich die Welt und die Gesellschaft rasant verändern, Stichworte: Digitalisierung, Internet der Dinge, Künstliche Intelligenz, Verunsicherung allerortens, bildet das Folkeboot und das Segeln darin eine Art Gegen- bzw. Ruhepol. Reale statt virtuelle Realität. Es stellt einen Beitrag zu einem Lebensstil der Entschleunigung dar. Hier können wir noch so sein, wie wir es lieben und gewohnt sind, hier können wir uns im Regattabereich untereinander sportlich fair messen oder die Traditionen pflegen. In keinem Bereich des Folkebootwesens wird das deutlicher als in der Holzboot- bzw. Klassikerszene. An dieser Stelle möchte ich mein großes Lob und meine Anerkennung diesen Eignern zum Ausdruck bringen: Es ist phantastisch, was Ihr da leistet.

Das wird zum Beispiel deutlich beim Fahrtenseglertreffen in Arnis, bei den Klassiker Regatten des Freundeskreises klassischer Yachten, bei der Kongelig Classic oder bei der Svendborg-Regatta und anderen Veranstaltungen.

Im technischen und Regattabereich bilden die Werte wie Gerechtigkeit, Gleichheit, Fairness die Grundlage für das

Miteinander. Geregelt wird alles in den Class Rules (CR), die nur alle vier Jahre im jeweiligen olympischen Jahr modifiziert werden. Diese Er-rungenschaft hat bewirkt, dass bei Beachtung des Regelwerks sowohl ältere Holzboote als auch junge, technisch auf ver-ändertem Stand ausgerüstete GfK-Boote den Grundsatz der ‚Gleichheit‘ gewährleisten. Das wurde auch nicht durch die Einführung des Alu-Mastes – auch nicht der neueren Generation – in Frage gestellt. Es versteht sich von selbst, dass Regeländerungen der CR immer intensivst diskutiert werden müssen und dass wir dabei auch ein Spannungsfeld zwischen ‚Traditionalisten und ‚Modernisten‘ haben. Aus mei-ner Sicht aber ist es uns stets gelungen, zwischen diesen Gruppen, Kompromisse zu su-chen und zu leben. Denn eins ist auch klar: Wir können das Folkeboot nicht einmotten, es muss auch in gewissem Um-fang mit der Zeit gehen.

Aber ein weiterer Punkt ist auch klar: Wir können aus dem Folkeboot keine Rennjolle oder gar ein Foil-Boot machen.

Werte wie Traditionspflege, Identitätsstiftung, Kameradschaft, Fairness, Gemein-schaftserleben. Das Folkeboot ist somit ein Kulturgut und sollte als solches auch gewürdigt, ja gewertschätzt, werden. Ich schlage vor, es als UNESCO-Weltkulturdenkmal anzumel-den.

Das relativ hohe Durch-schnittsalter der Folkebootsegler mit knapp 60 Jahren und der geringe Nachwuchs an insbe-sondere Regattaseglern stellen



die DFV und die darin organi-sierten Flotten zukünftig vor große Herausforderungen. Wir sind an den Themen dran, brau-chen dazu aber Leute, wie Elly Kaspar vom Bodensee immer sagt: ‚Kümmere dich! Also Folke-bootsegler: Frei nach Kennedy: Fragt nicht, was die DFV oder die Flotten für Euch tun, fragt, was Ihr selbst für das Folkeboot tun könnt. Engagiert euch!‘

Nun noch ein Hinweis in eigen-er Sache. Nach knapp 10-jähr-igem Vorsitz der DFV werde ich zur Jahreshauptversamm-lung in Travemünde am 25. November 2017 vornehmlich aus gesundheitlichen Gründen nicht zur Wiederwahl antreten. Mir hat die Arbeit für Euch sehr viel Freude gemacht, aber auch viel Zeit gekostet. Diese Zeit verlangt jetzt mein leider etwas angeschlagener Körper. Ich hoffe auf Euer Verständnis und wünsche Euch viel Glück beim Suchen und Finden eines Nachfolgers / Nachfolgerin (s. dazu Aufruf „1. Vorsitzender gesucht“).

Euch einen guten Ausklang der Saison, erlebnisreiche Messe-besuche und eine gute Herbst- und Winterzeit. Wir sehen uns auf der JHV!

Eurer 1. Vorsitzender

Johannes Thaysen



Folkeboot-Splitter

Gedanken über ein seetüchtiges Schiff, das sich vor Jahren auf unser Revier verirrt und hier heimisch wurde

von Alfred Kanders in „25 Jahre Essener Yacht-Club 1955–1980“

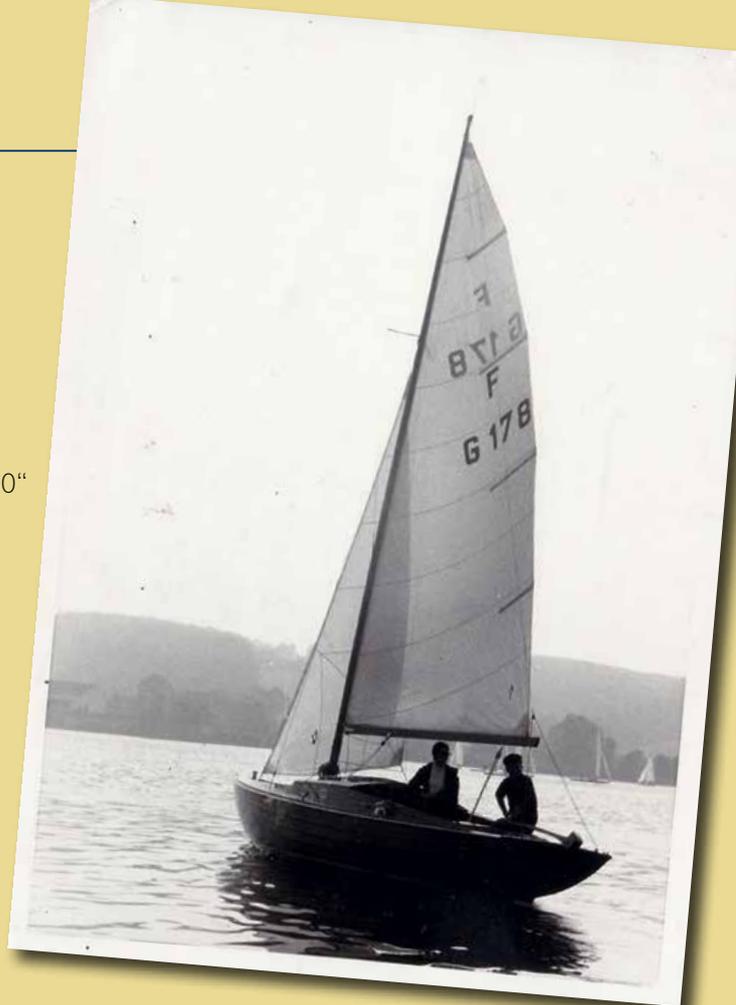
Wohl keiner der skandinavischen Konstrukteure hat 1940, bei den ersten Rissen auf dem Zeichenbrett, einen Gedanken daran verschwendet, wie das Volksboot auf kleinen Binnenrevieren ankommt. Es wurde ein seegehender hölzerner Küstenkreuzer – basta. Etwa 20 Jahre später ging ein eingefleischter Jollensegler mal wieder auf die Suche nach dem „idealen“ Segelboot. Das Ergebnis: Am Baldeneysee wurde ein Folkeboot zu Wasser gelassen.

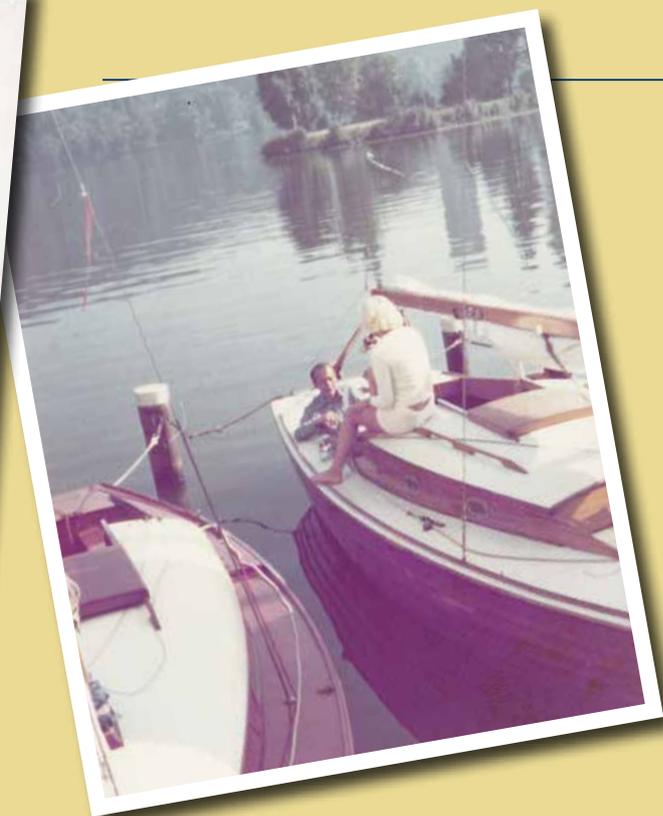
Hubert Werres hatte, nachdem er vorher mit dem Boot bei der Kieler Woche mitmischte, das Wagnis der Überführung unternommen und – mitleidiges Lächeln geerntet. Sollte das der Grundstein für eine neue Flotte sein? Daran hat wohl niemand so recht geglaubt. Ein Seeschiff auf einer betauten Wiese! Doch Individualisten, die es ja auch unter Seglern geben soll, lieben scheinbar verrückte Ideen. Ein paar von ihnen stiegen auf das Folkeboot um. So

entstand doch noch eine Flotte, die, langsam aber sicher, wie von selbst wuchs. Alexander Jorissen, ein großer Förderer in den Reihen des EYC, bescherte dem Club gleich drei oder vier der eleganten Klinkerboote. Soweit ich mich erinnere, blieben alle auf dem Revier oder sogar im Club.

Das nordische Folkeboot, vornehmlich für Damen und Herren des gesetzten Alters, war gesellschafts- und regattafähig geworden. Zunächst machte es jedoch Mühe, bei Regatten die Mindestmeldezahlen auf die Beine zu bringen. So wurde zuweilen auch ein „Blinder“ gemeldet, der jedoch keine Chance auf einen der vorderen Plätze hatte. Diese waren den Cracks des EYC vorbehalten. Die Namen der langjährig abonnierten Sieger aufzuführen, würde den Rahmen dieser Gedankenniederkunft sprengen.

Als außergewöhnlich gemeinschaftsfördernd erwies sich das hier besungene Wasserfahrzeug bei den vom Club veranstalteten 24-Stunden-Regatten (Kurs 1 - 7 - 1 - 7 - 1 - 7 und so weiter). Bei drei startenden Booten zu je drei Mannschaften à drei Mann oder Frau waren immerhin nahezu 30 Aktive (einschließlich Schlepper-Mannschaft) des Essener Yacht-Clubs Tag und Nacht im Einsatz. Selbst die Freiwache kam dabei, wegen mancherlei Kurzweil und neckischen Umtriebes, kaum zur Ruhe. Die Wachen der Schiffe waren indessen mit Eiskratzen, Streudienst an Deck, Punschbrauen, Würstchenbra-





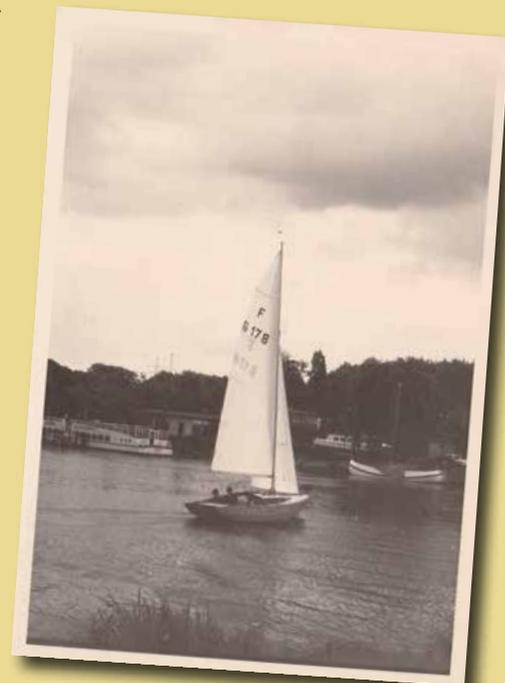
ten und ähnlichem befasst. Rasmus hatte sich, angesichts so unsportlichen Tuns, diskret zurückgezogen. Wegen dieser und anderer Erfahrungen hat der Club dann auf die Wiederholung der Veranstaltung, die inzwischen weit über die Club-Grenzen hinaus an Popularität gewonnen hatte, verzichtet.

Jahre vergingen und damit das Zeitalter der hölzernen Rümpfe. Die Plastik-Ära begann. Auch bei den Folkebooten. Des Schmirgelns, Schleifens und Maiens müde Eigner sowie Newcomer griffen begierig nach den Angeboten. Selbst die diskret hinter der vorgehaltenen Hand geflüsterten Rolls-Royce-Preise schreckten sie nicht. So, als seien sie ihrem Geld böse, bestellten sie ein Schiff nach dem anderen. Nicht etwa im ganzen zwei, sondern allein im EYC fünf an der Zahl.



Ein besonderes Kriterium für die Bestellung, nämlich die Wahl des Farbtones, verursachte manch Kopferbrechen und weite Reise in den hohen Norden. Solcher Art Präaktivität ließ Schlimmes ahnen.

Wie würden die Folke-Regatten in Zukunft aussehen? Wenn ein riesiger schwimmender Block von ca. 50 tons mit ca. 25 Steuerleuten samt lautstarken Mannschaften bedrohlich auf eine kleine hilflose Wendemarke zudriftet und anhebt, sie zu runden! Die Mannschaft des in respektvollem Abstand ankernden Ordnerschiffes ahnt nicht, welche Gedanken der Verzweiflung, der Aggressionen, der kalten Wut oder gar des Abscheus über die der Wendemarke nächstliegenden Yachten spuken und allmählich auch bei den weiter außen liegenden Booten ins Cockpit fallen. Ist dann das Wunder geschehen und die Boje, zwar zerknittert, aber wieder frei, so verflüchtigen sich die bösen und starken Gedanken. Man schlägt sich an die Brust und spricht: Klasse „G“ bleibt eben G (G = Gentleman). Die der Klasse „R“ freuen sich, es denen von „G“ gegeben zu haben (R = Rocker).



Ich freue mich, abschließend berichten zu können, daß die Folke-Mannschaften des EYC sämtlich in Besitz des „G“-Scheines sind. Hoffentlich sind in den nächsten 25 Jahren des Essener Yacht-Clubs dafür keine Wiederholungsprüfungen erforderlich. Es gibt dann wahrscheinlich keine hinreichend qualifizierten Lehrer mehr.

Anmerkung: Der Verfasser lehnt jede Verantwortung für den Inhalt des Manuskriptes – unter Berufung auf den Jagdschein ab (Holzbooteigner).

Archivmaterial von Hans Ptaszynski



Vor fast 50 Jahren Die Glückstadt-Wettfahrten von 1968 Ein seltenes Jubiläum im Folkeboot

von Klaus Pollähn, ANTARES, GER 115

Im Focus der Hamburger Folkeboote standen nach Gründung der Flotte 1966 allein die Mittel- und Langstreckenregatten auf der Niederelbe. So auch der Doppelpack der Glückstadt-Wettfahrten im Frühjahr, mit zusammen 36 Seemeilen. Sie bestehen noch heute, dank der Segelvereine HSC und NRV. Wir segeln diese Regatten, seit wir in unserer Familie ein Folkeboot haben. Auch 2017 waren wir wieder mit von der Partie. Mit diesem Artikel wollen wir an unsere erste Teilnahme erinnern.

1968 segelten mein Bruder und ich unsere erste Glückstadt-Wettfahrt im Folkeboot- damals mit F GER 215, dem zweiten Folkeboot in der Familie Pollähn. Dieses neue Boot war ein sehnlichst erwartetes, gemeinsam geplantes Projekt: Gewöhnlich segelten wir mit Vater

und Mutter. Bedenke: Ein neues „Volksboot“ in DK bei Lindt oder Børresen bauen zu lassen, kostete etwa so viel wie vier Volkswagen/Käfer. Dazu brauchten wir schon mal drei Verdienner in der Familie – doch es dauerte auch bei einem tüchtigen Finanzminister, unserer Mutter, eine ganze Weile bis der Traum 1967 Realität wurde.

Unser dritter Mann auf der Wettfahrt war indes nicht unser Vater, sondern ein Blankeneser Architekt namens Millhagen. Er war einer der ersten Umweltaktivisten, die gegen die weitere Industrialisierung der Unterelbe kämpften.

Start- und Zielschiff der von NRV und HSC veranstalteten Regatten war viele Jahre lang ein schwarzer Bugsierschlepper von Schuchmann. Auf dessen Achterdeck stapelten sich

Das Foto stammt aus dem privaten Fundus der Familie Pollähn



an die hundert Seesäcke und Gepäckstücke von allen teilnehmenden Kuttern und Jollen.

Das Wetter für diese Veranstaltung war blendend. Damals gab es noch diese verlässliche Wetterlage mit einem ausgedehnten, kontinentalen Hoch zwischen Ostern und Pfingsten. Das lieferte uns östliche Winde um 3 Bft., also ideale Bedingungen!

Folkeboote wurden in den 1960ern auch auf der Elbe schon recht populär; es gab 1968 aber kaum halb so viele wie heute, aber alle Boote segelten auch Regatta. Die Glückstadt-Wettfahrten waren also ein ganz typisches Abbild aller Elbsegler. Es war eine Jedermann-Veranstaltung mit über hundert Booten und sehr vielen verschiedenen Startgruppen. Unser schärfster Konkurrent war Harald Wehofsky mit der OHLALA, F GER 160, vielleicht einem der schönsten Boote, aus einer größeren Serie, die die Werft Schlichting in Travemünde gebaut hatte. Mit Harald zusammen war ich 1950 in Altona konfirmiert worden. Sein Vater Franz hatte etwas mehr Geld im Portemonnaie. Er segelte mit der Familie eine 11 KR Yawl namens CHRISTIANIA. Die Schwesternschiffe dieser Yacht waren wesentlich bekannter. Es waren die RUBIN von H.O. Schümann, die KÖNIGIN von Harald Löffler und die ONDINE von dem Amerikaner Sumner A. Long. ONDINE endete indes recht früh auf einem Riff in der Karibik.

Auf der Wettfahrt nach Glückstadt erreichte unser Konkurrent OHLALA die Wendemarke vor der Störmündung vor uns. Aber über den weiteren Ausgang der Wettfahrt entschied in der nun folgenden halben Stunde die richtige Anlage der Kreuz gegen die noch laufende Ebbe: Es galt mit drei langen Schlägen das Stromlee der Rhinplatte zu erreichen und dann 30 kurze Schläge unter der Nordküste bei ständigem Loten zu absolvieren. Das gelang uns.

Der Glückstädter Hafen füllte sich. Größtes Schreckgespenst beim Einlaufen unter Segel war die Wischhafen-Fähre, die vor dem Anlegen am Nordkai ihr Drehmanöver vollführte. Ein herrlicher Schwall ging durch den ganzen Hafen. Davon abgesehen verlief die anstehende Nacht einigermaßen ruhig: Ich lag unter der Luke im Vorschiff – aber es wurde saukalt. Zuvor hatten wir uns im Restaurant „Bremer“, der bekannten Bretterbude hinterm Deich, wo es den besten Matjes gab, aufgewärmt und gestärkt.

Am nächsten Morgen, zum Start vor Bielenberg, hatte der Wind erheblich aufgefrischt. Es wehte mit 6 Bft. aus Ost und es stand Wind

gegen Tide. Es wurde eine richtig nasse Angelegenheit. Unsere Ausrüstung bestand damals aus einem Isländer Pullover unter einem gelbem Friesennerz, den kurzen Dunlop-Gummistiefeln und einem dänischen „Halstorklaede af Frottee.“ Darüber die Elvström-Westen. Zwei Leute von der Crew lagen an der Kreuzbäuchlings hintereinander auf der Luvreling – wie im Starboot. Der Steuermann stand zu meist und klammerte sich mit einer Hand ans Süll und der anderen an die Pinne. Pinnenausleger auf Kielbooten gab es noch nicht.

Etwa auf dem halben Weg zurück – so zwischen Dwarsloch und dem Juelsbauern – schloss aus einem späteren Start eine hübsche 6 KR-Jacht langsam zu uns auf: HOG STEAN von Max Schierbeck, HSC/NRV. Stellen Sie sich einen Langkieler vor, ähnlich jenem A&R Bilderbuch-Trio, das Deutschland 1966 zum Goldpokal nach Kopenhagen schickte, und wo TINA von Dick Carter Geschichte schrieb. Wir liefen lange nebeneinander auf parallelen Kursen und taten unser Bestes, um HOG STEAN zu halten. Irgendwann mussten wir die Bilge auspumpen und der dritte Mann von der Kante dazu nach unten. Dabei entkam uns HOG STEAN.

Wir fuhren einen exotischen Satz Segel aus San Francisco. Dessen Stoff und auch die Handarbeit war allen europäischen „One-design“-Segeln deutlich überlegen: Man orientierte sich dort nicht an Jollen sondern an Seekreuzern. Unbewusst hinterließen wir mit unserem Folkeboot-Auftritt einen bleibenden Eindruck bei Max Schierbeck und seiner Crew. Und der wirkte nach: Etwa 20 Jahre später verkleinerte die Familie ihr Schiff. Was kaufte man: Ein Folkeboot! Das wiederum nannte sich HOG STEAN.

Im Ziel bei Wedel hatten wir einen Vorsprung von knapp 15 Minuten. Wir waren nass bis auf die Haut und total erledigt. Nur einmal in den kommenden 50 Jahren war es ähnlich hart.

Ich habe damals, und auch später, nicht damit gerechnet, dass Folkeboote uns das Leben lang begleiten werden und dass wir eines Tages das sechste Folke, den nächsten Neubau in unserer Familie, bauen lassen könnten. Heute - 50 Jahre nach der ersten Glückstadt-Wettfahrt - genieße ich noch immer das seltene Privileg, ein Folkeboot steuern zu können. Danke Petrus!



Die Wettersoftware, die keine Wünsche offen lässt!

- Perfekte Törnplanung
- Meteogramm
- Farbige Flächendarstellung von Wind, Böen und Welle
- inkl. Wetter, Strömung, Wetterkarte
- GRIB-Daten basierend auf dem weltweit besten Vorhersagemodell

Zuverlässig. Genau. Intuitiv.

SEAMAN

für Tablet und Smartphone



Kostenlos testen unter:
seaman.wetterwelt.de



Wir. Wissen. Wetter.

WetterWelt GmbH
webshop.wetterwelt.de



Neuer Alu-Mast

Ein Interview von Michael Fehlandt - Vice chairman NFIA - mit Bjarne Marcussen, TO der NFIA und Konstrukteur des neuen Alu-Mastes

Bjarne, warum hast Du das Projekt „neuer Alu-Mast“ gestartet?

Ich habe den schwedischen Benn-Mast einige Zeit gesegelt. Ich fand ihn passender als den dänischen John-Mast. Aber er brauchte einige Verbesserungen wenn er wirklich zu einem Folkeboot passen sollte. 2015 nahm ich Kontakt zu Benn in Schweden auf, um zu zeigen, wie der Mast verbessert werden könnte. Aber sie hatten anscheinend kein Interesse. Dann habe ich mich entschlossen, mein eigenes Design zu entwerfen und fand in der Nähe eine Firma, die das Profil pressen konnte. Zusammen mit dieser Firma entwarf ich das Profil 2015 / 2016 nach meinen Vorstellungen. Bei der Konstruktion orientierten wir uns am Holzmast und das Ganze musste den Klassenregeln entsprechen. Maximale Flexibilität bei Minimumgewicht und den geringsten Abmessungen waren das Ziel. Innerhalb der Klassenregeln konnte ich das Profil und Material auf diese Weise verändern, um die richtige Flexibilität in Längsrichtung und Steifigkeit in Querrichtung zu erreichen.

Wer steht hinter dem Projekt?

Ich habe zusammen mit Per Buch aus Kerteminde eine Kalkulation zusammengestellt, um herauszufinden, ob wir unsere eigene Mastproduktion realisieren können. Per war entschlossen, seinen alten Holzmast zu ersetzen. Wir haben festgestellt, dass wir relativ günstig Masten produzieren könnten. Voraussetzung war, dass wir mit anderen Seglern zusammen eine Finanzierung und eine Menge Arbeit bewältigen könnten. Wir wollten zehn Masten produzieren – sechs für die Segler und vier für den Verkauf. Und so haben sechs Segler aus Kerteminde das Projekt gestartet. Keiner kannte sich mit der Konstruktion von Masten aus. Aber wir haben es geschafft während des Winters 2016 / 2017 zehn Masten zu produzieren. Ich habe alle Zeichnungen, Kalkulationen und Kontakte zu anderen Firmen erledigt. Heute ist das Projekt beendet. Alle Segler haben ihre neuen Masten und sind sehr zufrieden. Die Rechte, das Projekt fortzuführen, liegen jetzt bei mir.

Was waren die größten Probleme, die gelöst werden mussten?

Ich glaube, die größte Herausforderung war die Schweißung im Masttop. Ich wollte das obere Mastteil aufwärts von der Saling schweißen lassen, so wie es in den Klassenregeln erlaubt ist. Aber auch um ein gefälliges Aussehen zu erreichen. Nach drei Versuchen mit komplizierten Werkzeuganpassungen hat es geklappt. Dabei hat die Fachfirma maßgeblich geholfen.

Wann habt ihr die ersten Tests gemacht und welche Erkenntnisse habt ihr gewonnen?

Im Oktober 2016 haben wir die ersten Segeltests in Kerteminde gemacht. Der erste Eindruck war, dass sich der Mast genau so verhielt wie wir es uns gewünscht und berechnet hatten. Eine Korrektur des Profils oder der Form war nicht nötig. Es sah richtig gut aus. Wir haben einige Beschläge nachgebessert und haben einen zweiten Test im Februar 2017 gemacht, zusammen mit Theis Palm von North Sails. Er war sehr beeindruckt vom Mast. Nach diesem zweiten Test wurde der Mast vermessen und von der NFIA anerkannt.



Der „neue Alu-Mast“ sieht dem Holzmast sehr ähnlich. War das Absicht oder Zufall?

Der Hauptgrund, das Projekt zu starten war, dass wir einen „schönen“ Mast für ein „schönes“ Boot haben wollten – so wie der Holzmast. Der Top-Beschlag hat das gleiche Aussehen wie der Holzmast. Deshalb besteht der Beschlag aus Alu-Guss. Da wir ein bestimmtes Topgewicht erreichen mussten, passt es mit dem leichteren Profildgewicht. Die Saling hat ein glattes und einfaches Aussehen, weil die Befestigung im Inneren des Mastes ist. Die Außenabmessungen sind kleiner als bei anderen Alumasten und die langen Schweißungen lassen den Mast schlank aussehen.

Bist Du mit der Leistungsfähigkeit zufrieden oder muss noch an etwas gearbeitet werden?

Der Mast, das Profil und die Optik sowie die Leistungsfähigkeit sind ausgezeichnet für das Folkeboot. Per Buch hat den Goldcup gewonnen. Insgesamt sind drei Boote mit dem neuen Mast in den Top-Ten beim Goldcup. Einige Beschläge können verbessert werden, insbesondere für Fahrtensegler. Aber das ist es dann auch, mehr nicht.

Bjarne, vielen Dank für Deine Zeit und Erläuterungen zum Projekt.

Bjarnes Hintergrund/Werdegang

Bjarne war Inhaber einer Werft in der er mehr als 300 Boote entworfen und gebaut hat, 24 bis 40 Fuss lang. Für Folkeboot-Centrale in Kerteminde hat er etwa 50 Folkeboote gebaut. Zur Zeit arbeitet er weltweit als freier „Ingenieur für Verbundwerkstoff“ für Bootsbauer und Windkraftwerkhersteller.



Fotos von Michael Fehlandt



Trudelmauspokal 2017

Traumhaftes Segeln bei Sommerwetter auf der Kieler Förde

von Jürgen Breitenbach, TILL, GER 417

Am diesjährigen Trudelmauspokal nahmen 22 Mannschaften teil, davon kamen 6 aus Dänemark. Prima, dass sich unsere dänischen Freunde in Laboe so wohl fühlen und jedes Jahr wieder gerne zum Trudelmauspokal kommen.

Für uns begann das Trudelmaus-Wochenende am Freitag mit dem Einchecken im Regattabüro. Danach ging es zum traditionellen Fischessen in die Fischküche, das war wieder sehr lecker. So sind wir in freudiger Erwartung, da auch die Wetterprognose ein sonniges Wochenende mit etwas Wind erwarten lies, ins Wochenende gestartet.

Am ersten Tag hatten wir südwestliche Winde um die 8 Knoten, die mittags dann leider einbrachen. Der lange up and down Kurs führte uns in die Bucht von Wendtorf, der bevorzugte Kurs ging auf BB in Richtung Strand. Einige Boote übertrieben es allerdings mit der bevorzugten Seite, liefen auf eine Sandbank auf und mussten

kämpfen, um wieder frei zu kommen. Eine Herausforderung bestand darin, in dem abnehmenden Wind mit der steilen Welle klarzukommen. Schema F galt in der letzten Wettfahrt dann allerdings nicht mehr, denn es herrschte auf der rechten Bahnseite frischerer Wind und die Gewinner kamen von dort. Wir hatten einen Frühstart unter Flagge U, das war ärgerlich, da natürlich eine Rückkehr zum Start in dieser Situation nicht mehr möglich war!

Abends konnten wir dann bei dem sonnigen Wetter, gemütlich vor dem Haus des DGzRS bei Bier und Genever das leckere Essen genießen und hatten viele anregende Gespräche. Sönke zelebrierte danach wie gewohnt die Vergabe der Tombola Preise.

Am nächsten Tag frischte der westliche Wind auf 12 Knoten auf, tolles Segeln auf der langen Bahn in der kurzen Welle. Über unseren 2. Platz im ersten Rennen konnten wir uns allerdings nicht so richtig freuen, denn es war wieder ein Frühstart! Übertrie-

bener Ehrgeiz schadet eigentlich doch nur!

5 Teilnehmer segelten dann direkt nach dem letzten Rennen nach Schilksee weiter, wo ihre Boote zur Kieler Woche liegen blieben. Mit einem Motorboot-Transfer waren sie dann rechtzeitig zur Siegerehrung wieder in Laboe.

Gewinner des diesjährigen Trudelmaus-Pokals war nach 5 Wettfahrten mit sehr wechselnden Windbedingungen Siggie Busse mit seiner Crew, herzlichen Glückwunsch!

Der Laboer Regattaverein hat auch in diesem Jahr wieder die Wettfahrten um das Trudelmaus-Modell professionell durchgeführt. Das umfasst sowohl die Landorganisation mit dem Regattabüro, dem gemütlichen Beisammensein, als auch die Wettfahrtleitung auf dem Wasser. Super gemacht!

Zu überlegen ist, ob der Preis für die älteste Crew zukünftig nicht eher an eine Newcomer Crew gehen sollte.



Die Crew von Siggie Busse geht nach dem erfolgreichen Regattawochenende mit den begehrten Trudelmausmodellen nach Hause.
Foto von Johannes Thaysen



Die 75-Jahr-Feier und der Goldpokal vom 05. bis 10.08.2017 in Kerteminde

von Vincent Büsch, Fotos von Svend Krumnacker

Die Folkeboot-Gemeinde feierte sich selbst und die Stimmung war gut.



Die Dänische Folkeboot-Vereinigung hatte schon seit zwei Jahren Werbung gemacht für dieses Event und es hatte sich gelohnt: Die symbolische Zahl von 75 Booten wurde überschritten und fast 80 Boote hatten sich zum Goldpokal angemeldet. Zusätzlich kamen noch einige Fahrtensegler auf eigenem Kiel nach Kerteminde, um unsere Bootsklasse zu würdigen. Eifriger Organisator und Moderator der ganzen Veranstaltung war auch kein geringerer als „Mr. Folkeboot“, Erik Andreassen. Gerade in der Woche vor dem Event lobte die „Yacht“ ihn als den „Retter der Klasse“, da er in den 1970er Jahren anfang, Folkeboote aus GFK zu bauen.

Das Wochenende 5. / 6. August stand im Zeichen der Jubiläumsfeierlichkeiten und von Montag bis Donnerstag wurde der Goldpokal ausgesegelt. Erik begrüßte alle Teilnehmenden am Samstag Nachmittag und seine Tochter Ditte, Vorsitzende der Dänischen Folkeboot-Vereinigung, würdigte Kerteminde als den idealen Ort, um das Jubiläum zu begehen. Währenddessen zogen im Hafengebieten der Marina ferngesteuerte Folkeboote ihre Bahnen. Der Sonntagabend war für die Feierlichkeiten zum Jubiläum vorgesehen. Die Festgemeinde traf sich dafür in der Werfthalle, in der früher die GFK-Boote das Licht der Welt erblickten. An der



Wand der Halle hingen Holzmasten in unterschiedlichen Stadien der Ausfertigung. Anschließend zog man rüber in die große Bootshalle zu einem ausgiebigen Drei-Gänge-Buffet. Die urige Rede, in der das Folkeboot mit einer Frau verglichen wurde, traf vor allem bei den männlichen Zuhörern auf große Begeisterung. Die Deutsche Folkeboot Vereinigung übergab den Beilbrief eines Folkebootes aus dem Jahr 1948 an Hans Jørgen, den zweiten Vorsitzenden des Kerteminder Segelclubs. Der Beilbrief war von Gerd Kall im Archiv des Flensburger Segel-Club gefunden worden. Nach dem Essen sorgten die Olsen Brothers, die im Jahr 2000 mit ihrem Song „Fly on the Wings of Love“ den Eurovision Song Contest gewannen, für Stimmung.

Die folgenden Tage standen ganz im Zeichen des Goldpokals. Die außerordentlich guten, abwechslungsreichen und anspruchsvollen Wetterbedingungen waren für die Regattasegler vielleicht das schönste Geschenk zum 75-jährigen Jubiläum.

Bei drei Beaufort aus Südwest ging am Montag die erste Wettfahrt an den Start. Die Aufregung war unter den Teilnehmern zu spüren, als sie mit mehreren Frühstarts und allgemeinen Rückrufen begann. Drei deutsche Segler waren am Ende der Wettfahrt unter den ersten 10 Plätzen, aber es zeichnete sich auch ab, dass dänische Segler die vorderen Plätze mit bespielten.

Für Dienstag waren 4 Beaufort angesagt, aber das Regattafeld lag am Rande eines Hochdruckgebietes und erst gegen Mittag setzte sich ein frischer Südost- bis Ostwind durch. Im abflauenden Wind



musste die erste Wettfahrt abgebrochen werden und wurde nach einer Stunde Wartezeit wiederholt. Die Blackflag-Disqualifikationen blieben aber bei der wiederholten Wettfahrt gültig. Für uns von der TA 'FRI bedeutete das, dass wir eine tolle Regatta auf dem 33. Platz beendeten, aber im Hafen erfuhren, dass wir schon bei der ersten Wettfahrt wegen Frühstart rausgeflogen waren. Aber 16 andere Boote teilten an diesem Tag dieses Schicksal mit uns.

Wegen der abgesagten zweiten Wettfahrt am Dienstag mussten am Mittwoch drei Wettfahrten gesegelt werden, der Start wurde also auf 10:00 Uhr vorverlegt. Und es ging richtig zur Sache.

Bei zunehmendem Wind aus südlichen Richtungen schickte der Große Belt auch reichlich Wellengang mit auf die Bahn. In der zweiten Wettfahrt auf dem Downwindkurs passierte es dann: In einer Halse schlug das Boot wegen einer Bö viel heftiger als gewohnt um und eine zusätzliche Welle spülte mich über Bord. Ich versuchte noch, mich am Want festzuhalten, aber der Druck war zu groß. Die TA 'FRI rauschte weiter. Geistesgegenwärtig nahmen Andreas und Knud den Fockbaum runter und kamen mit einem gekonnten Mensch über Bord Manöver in Lee von mir zum Stehen. Mit vereinigten Kräften hievten sie mich auf der Höhe des Cockpits wieder an Bord. Auf einem weiteren Downwindkurs konnte ich sehen, dass ich nicht der Einzige war, dem dieses Missgeschick passierte. Eine Seglerin trieb auf dem Wasser und wartete auf ihre Mannschaft. Ich konnte mich also freuen, gerettet worden zu sein, ein Platz im Mittelfeld ging uns aber verloren, wir landeten auf dem 64. Platz. Nach so einem Schreck hatte in der letzten Wettfahrt des





Erik Andreasen wurde mit einem Ständchen der Vertreter der schwedischen Folkebootvereinigung und Standing Ovation des Publikums gefeiert

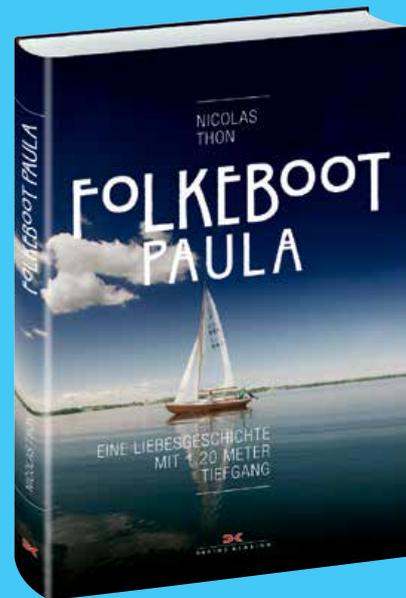
Tages die Sicherheit oberste Priorität, der Wind hatte in Böen schon die 6 Beaufort überstiegen, allzu kühne Manöver waren also nicht mehr drin. Mit einem 53. Platz hatten wir unsere Pflicht getan. Am Donnerstag hatte sich das Wetter wieder beruhigt und es wurde die letzte Wettfahrt angeschossen. Auch wenn wir nach der ersten Kreuz noch im guten Mittelfeld lagen, kamen wir an der Luvtonne in Schwierigkeiten und schafften es nicht, uns von Lee kommend einzureihen. Auf der nächsten Kreuz gingen wir nicht weit genug unter Land, wo das Hauptfeld besseren Wind hatte und mehr Höhe fuhr. Der Wind hatte seine Schwierigkeiten damit, unsere Taktik zu verstehen, oder war es umgekehrt? Der Wind drehte sich (verflucht nochmal!) immer dorthin, wohin wir gerade gewendet hatten und tat so sein Übriges, um uns nach hinten durchzureichen. Mit einem 66. Platz beschlossen wir die letzte Wettfahrt und lagen so in der Gesamtwertung auf Platz 55.

Abends wurde wieder in der großen Bootshalle gefeiert. Die Ehrenamtlichen der Freunde des Tourismus in Kerteminde versorgten uns, wie schon bei der Jubiläumsfeier am Sonntag, mit Getränken und kümmerten sich rührend nicht nur um die Verteilung der Speisen, sondern auch um das Abdecken der Tische. Dafür bekamen sie nicht nur einen donnernden Applaus, sondern auch einen Scheck über 10.000 Kronen von der Marina Kerteminde überreicht.

Ein großer Applaus ging natürlich auch an den Lokalmatadoren Per Buch und seine Crew, die Sieger des diesjährigen Goldpokal vom Kerteminder Segelclub. Zweiter wurde Per Jørgensen, der dritte Platz ging an Søren Kæstel. Jürgen Breitenbach machte einen hervorragenden vierten. Nach der Preisverleihung durften alle Crews, die schon einmal den Goldpokal gewonnen haben, Champagner aus dem Pokal trinken, wie es Tradition auf den Preisverleihungen ist.

Den größten Applaus, ja Standing Ovation, gab es aber für Erik Andreasen, den „Mr. Folkeboot“. Die Schwedische Folkeboot-Vereinigung, in deren Gewässern der nächste Goldpokal 2018 in Simrisham ausgetragen wird, bedankte sich bei ihm mit einem Ständchen, das ihm zu Ehren umgedichtet wurde.

KLEIN, ABER OHO!



€ 24,90 (D) • ISBN 978-3-667-11076-3 • auch als eBook



€ 29,90 (D) • ISBN 978-3-667-11072-5



Reinlesen: www.delius-klasing.de/segeln

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 11



DELIUS KLASING



„Ein Spinnaker wäre nicht schlecht!“

Die FolkeNews sprach mit jungen Goldpokal-Teilnehmenden

Text und Fotos von Vincent Büsch

Frederik Burmester (22), Annika Lippert (31) und Paul Francke (25) waren die jüngsten Teilnehmer beim diesjährigen Goldpokal. Mit dem Folkeboot GRY ihres Vaters waren sie von der Schlei auf eigenem Kiel angereist. GRY ist polnisch und heißt „Spiel“ oder „Spaß“. Spaß hatten sie in Kerteminde. Im Interview schildert Frederik seine Eindrücke.

FN: Wie kamt Ihr auf die Idee, beim Goldpokal mit zu segeln?

Frederik: Das Boot gehört meinem Vater und ich bin schon oft damit Touren gesegelt. Paul, Annika und ich segeln 470er-Regatten und ich segele auch 505er. Wir wollten mal ausprobieren, wie es ist, mit einem Folkeboot Regatta zu segeln und der Goldpokal in Kerteminde passte zufällig in unseren Zeitplan.

FN: Kanntet Ihr die Kerteminder Bucht schon als Regatta-Revier?

Frederik: Ich war 2014 schon mal hier beim Goldpokal und dachte mir: „die dänische Südsee geht immer.“

FN: Und wie lief es für Euch?

Frederik: Leider sind wir hauptsächlich dem Hauptfeld hinterhergefahren, obwohl wir gute Starts hatten. Bei einem so großen Feld steigt beim Start der Adrenalinspiegel



ordentlich an. Auf den langen Kreuzstrecken haben wir aber immer wieder verloren. Anders als beim 505er müssen die Wanten und Stagen beim Folkeboot vorher eingestellt sein, das waren wir nicht gewohnt. Ein 470er beschleunigt natürlich auch besser, wenn man abfällt. Aber wir hatten viel Spaß daran, uns mit den anderen Booten, die hinten lagen, zu vergleichen.

FN: Wie fandet Ihr den Austausch mit den anderen Folkeboot-Seglern?

Frederik: Bei den Feierlichkeiten und den Essen waren wir nicht dabei, sondern haben in den Aufenthaltsräumen in der Marina gekocht. Die anderen Segler, die wir kennen gelernt haben, haben uns tolle Tipps gegeben. Per Buch hat uns geholfen, einen Fockbaum zu organisieren. Das war sehr nett.

FN: Was wird Euch in Erinnerung bleiben?

Frederik: Das Wetter war echt gut. Als am Dienstag die Regatta abgebrochen wurde, haben wir gebadet, eine Badeleiter hatten wir ja dabei. Auf den Regatten waren die Vorwindkurse etwas langweilig. Ein Spinnaker wäre vielleicht gar nicht so schlecht.

FN: Könntet Ihr Euch vorstellen, weiterhin beim Goldpokal mitzusegeln?

Frederik: Wir würden wahrscheinlich wieder auf eigenem Kiel anreisen. Nächstes Jahr findet der Goldpokal in Schweden statt. Das ist zu weit weg. Aber 2019 in Århus sind wir wieder dabei, wenn es zeitlich passt.





Die IDM am Bodensee

von Petra Anheuser, MOZART, GER 1135

Die Internationale Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote 2017 fand am Bodensee in Lindau statt, ein tolles Revier mit märchenhafter Kulisse. Hochsommerliche Temperaturen und ein leichter Wind sorgten für eine nahezu mediterrane Atmosphäre. Dem Lindauer Segler Club als Gastgeber dieser Meisterschaft und der Flotte Bodensee ist es darüber hinaus gelungen, viele weitere unvergessliche Eindrücke zu schaffen.

Bei beschränkten Platzverhältnissen in der historischen Stadt einschließlich des kleinen Hafens und der komplizierten Infrastruktur waren talentierte Organisatoren gefragt. Es mussten zunächst zahlreiche Boote bei fast 50 Meldungen gekrant, verholt, im Hafen platziert, vermessen und außerdem Zugfahrzeuge verstaut werden.

Jedem Segler ist klar, was ihn im Spätsommer am Bodensee erwartet. Dennoch war es eindrucksvoll zu erleben, wie nahezu tropische Temperaturen am Ende der Woche in ein tiefes Tal stürzten und die leichten Winde zwischenzeitlich so stark zulegten, dass sie einen ordentlichen Wellengang auf den See zauberten. Hinzu kam ein Regen mit beachtlicher Ausdauer, der eher an einen Wolkenbruch erinnerte: Hier wechselten die wunderbaren Gastgeschenke an jede Crew ihre Funktion: Vom Eiskühler zur Thermoskanne. Dennoch wurde der Mut der Veranstalter belohnt und so standen letztlich sechs Wettfahrten auf der Liste.

Dabei setzte sich die Crew der F GER 739 YLVA unter der routinierten Führung von Ulf Kipcke und seinem Vater Dieter sowie



dem Allroundtalent Gero Martens wiederholt an die Spitze und bewies einmal mehr ihr Können und Durchhaltevermögen auch bei schwierigen Bedingungen. So sehen Meister aus. Die Berliner Crew um Andreas Blank, Svenja und Alexander Loerke segelte eine ebenfalls saubere Serie ohne Ausrutscher und behielt bis zum Schluss Chancen auf den Titel. Der dritte Platz ging ebenfalls an ein Team der stark vertretenen Berliner Flotte: Udo Pflüger, Theodor Gringel und Jürgen Rieger.

Das Folkeboot kommt so langsam in das Alter seiner Besetzungen und hat viele interessante und spannende Geschichten zu erzählen. Seine verjüngende Wirkung auf seine Crew ist eine davon, die gut beobachtet werden konnte.

Der Lindauer Segler Club und die Flotte Bodensee mit ihren zahlreichen Helfern haben uns eine perfekte Woche bereitet. Ein ganz besonderer Dank an dieser Stelle an alle Mitwirkenden, das gilt auch für alle Sponsoren, ohne die eine solche Veranstaltung nicht möglich wäre! Jeder Einzelne an seinem Platz hat dazu beigetragen, dass eine derartig gelungene Woche entstanden ist und wer hier nicht dabei war, hat etwas verpasst.

Fotos von Elly Kaspar



IDM 2017 - eine ganz persönliche Nachlese!

Text und Fotos von Gero Martens, YLVA, GER 739

Liebe Folkebootsportbegeisterten,

eine tolle Woche liegt hinter uns. Wir rollen gerade auf der A7 zurück nach Kiel und ich lasse meine Gedanken Revue passieren. Was geht mir da so an ganz persönlichen Gedanken durch den Kopf?

Hin- und Rückfahrt durch ganz Deutschland zeigte uns, es tut sich was an Deutschlands Infrastruktur - entspanntes Reisen. Und in jeweils elf Stunden hat man wirklich jeglichen Proviant aufgegessen und ausgetrunken sowie jedes Thema ausdiskutiert. Liebe Bodenseer, Hochachtung für Eure häufigen Reisen zu uns in den Norden.

Lindau am Bodensee 2017 - Sommer, Sonne, Mittelmeerfeeling, eine engagierte Organisation und segeln soll man dort auch können. Das alles hatte uns das Team um Elly im Herbst 2015 versprochen. Elly, Ihr habt Euer Versprechen übererfüllt!

Ankommen und Kranen in Zech bei Herrn Schwarz - ein Mann und sein Kran in einer symbiotischen Beziehung.

Bernd - Lieben Dank für Deinen herzlichen Empfang und Deine Unterstützung ebenfalls in Zech - es grüßt Dich der „Segelkasper.de“.

Festmachen im LSC - sage noch einer, dass es Moorings nur im Mittelmeer gibt. Und von Anfang an immer mit-tendrin: Lukas und sein „Seehund“ - zwei Urviecher, die zusammen gehören.

Irgendetwas war von Anfang an komplett anders als auf allen anderen Folkeboot-Regatten, an denen ich in den vergangenen 24 Jahren teilgenommen habe: Ständig und überall kamen mir Menschen (u.a. Folkeboot-Präsidenten) entgegen, die ich bislang nur mit hochgeschlagenem Ölzeug-Kragen kannte. Aber dieses Mal trugen sie alle und ständig Badehosen und sprangen auch noch zur Abkühlung ins Wasser. Gerhard, braunster Mann auf dem Planet. Helge, Berliner Arschbomben sind die besten!



Ich habe schnell gelernt, dass Folkebootsegler oberhalb von 25 Grad Luft- UND Wassertemperatur freiwillig schwimmen gehen - ein Hoch auf Folkebootbadestrickleitern! Und udo, hast Du die neuen Schwimmwesten bereits bestellt?

Aber auch andere Sportarten standen - vor und zwischen den Wettfahrten - hoch im Kurs: Besteigung des Pfänders (Michael, do it one more time) oder auch die tiefe Kniebeuge (Horst, das geht auch in bayerischer Badehose...).

Ein Hoch auf die Stoffel-Wirtsleute-Crew im LSC! Ich danke Euch für die kulinarische „Weltreise“ im Verlauf der Woche beginnend mit dem Bayrischen Abend, über Berliner Currywurst (Danke an die Flotte Berlin!) bis hin zum italienischen Pastabuffet war alles dabei, und es war vor allem lecker.

Manchmal sind wir dann zum Essen aber doch „fremd gegangen“: Ochsenbäckle im Gasthaus Wissinger - es gibt Menschen, die wären dort am liebsten eingezogen.

Was für ein Event in der Eil.Gut.Halle - Location, Bewirtung, Musik und Autos (wer da war, weiß bescheid) eine glatte Eins!

Ein Wort zu den Wettfahrten und den Gegebenheiten auf dem Wasser: Wir haben es genommen, wie es kam - unterhaltsam war es immer. Wer hätte gedacht, dass es auf dem Bodensee Strömungen gibt und zudem bessere Strömungsfilme als für die Ostsee. Nur dumm, wenn man es erst einen Tag später sieht. Sage zudem noch einer, auf dem Bodensee gäbe es keine Stollergrundwelle. Es gibt sie - wenn auch nur für eine Stunde, und irgendwie fehlte Salz.

Einstellen durften wir uns auch auf die Wettfahrtleitung, die bei im Wesentlichen leichten Winden einen schweren



Elly Kaspar und das Organisationsteam Bodensee haben mit einer grandiosen IDM 2017 beim Team der YLVA - hier Dieter Kipcke - tolle Eindrücke hinterlassen

Job hatte – danke dafür! Zeitweise schaffte sie es aber auch, meinen Steuermann und ehemaligen Signalgast der Marine mit dem Zeigen oder auch Nichtzeigen ihrer Flaggen zur Verzweiflung zu bringen („Ich will jetzt November, sonst mach' ich hier gar nichts!“).

Wir werden häufig gefragt, warum es bei uns so gut funktioniert. Jetzt verrate ich Euch das Geheimnis: Es liegt an unserer grandiosen Land-Crew! Liebe Isi, danke für die Land-Organisation; Liebe Elke, vielen Dank für Dein Broteschmieren auch in dieser Woche nachts um 23:30 Uhr. Denn – ohne Mampf kein Kampf!

Unter den ersten zehn Plätzen finden sich drei Zwei-Mann-Crews, aber auch sieben Drei-Mann-Crews. Kann ja jeder machen, wie er es will. Mir wäre es zu langweilig so allein vor dem Reitbalken, dann hätte ich ja keinen Kumpel zum Sherry-Trinken.

Wo wir gerade beim Thema sind: Ich habe eine neue Freundin: Meckatzer Weiss Gold. Ein Hurra für die Bierpils-Crew im Hafenvorfeld – Ihr habt einen super Job gemacht. Und weil Biertrinken unter Freunden gleich viel mehr Spaß macht: Carsten, ein Prosit auf die Arbeiterklasse - Freundschaft!

Eines kam bei der Preisverteilung nicht zur Sprache, und deshalb hole ich es nach: Ein Dankeschön an die Jury für ihr effektives Wirken im Hintergrund. Der beste Schiedsrichter ist der, den man gar nicht wahrnimmt.

Matthias – schön, dass die Sache mit Deinen Fingern einigermassen glimpflich abgelaufen ist und Hochachtung für Deine Teilnahme am letzten Tag. Das nenne ich Sportsgeist.

Andi und Crew, danke für den Kampf – wir sehen uns in Berlin.

Walter, mit Alu-Mast bist Du wieder vorne mit dabei.

Und zu guter Letzt - Elly, Du und Dein Team, Ihr seid die Besten, denn Ihr habt alle diese Eindrücke und viele mehr für jeden Teilnehmer erst möglich gemacht. Vielen, vielen Dank an Euch und das Team vom Bodensee !

Mit herzlichem Gruß, Gero von F GER 739



Leinen los.



Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

www.wehring-wolfes.de · info@wehring-wolfes.de
Kurze Mühren 6 · D-20095 Hamburg
Telefon +49(0)40-87 97 96 95 · Telefax +49(0)40-87 97 96 91

QUALITÄT
INNOVATION
SERVICE

RAUDASCHL

Klassenvertretung
Gunter May
Wilhelm-Hauff-Straße 13
D-12159 Berlin
+49 30 8521376 / +49 176 5162872
may.gunter@web.de

POWERED BY DOYLE RAUDASCHL SEGELMACHER

RAUDASCHL NAUTIC

GmbH & Co. KG.
A-5360 St. Wolfgang am See · Ried 155 · Tel.: 06138/2333 · Fax:3053-40
sails@raudaschl.co.at · www.raudaschl.co.at



Svendborg Classic Regatta

von Nicolas Thon, PAULA

Am 9. und 10. August fand wieder die Svendborg Classic Regatta statt. Folkeboote waren mit elf Booten die am stärksten vertretene Klasse, von denen neun aus Deutschland angereist waren. Für Nicolas Thon war es nach zehn Jahren und fünfzehntausend Seemeilen Fahrtensegeln mit Folkeboot PAULA ein besonderes Ereignis: Seine erste Regatta überhaupt.

„Während der Anreise schlug meine Vorfreude allmählich in Zweifel um, ob das eine gute Idee war.“

Die erste Kreuz lief unerwartet gut. Bewusst zurückhaltend gestartet, lagen wir an der Wendetonne zurück, aber in Reichweite. Raumschots rannte PAULA auf einmal mächtig los. „Wie machst du das?“ fragte Eric rüber, als wir POMMERY ein bisschen den Wind klauten und plötzlich neben ihr auftauchten. Gemeinsam saßen wir der LOVIS im Nacken. Hinter uns war JANE, bereits dicht gefolgt von den fünf Minuten nach uns gestarteten Knarrs. „Was machst du denn?“ fragte ich PAULA, die uns kurz vor der zweiten Wendetonne mit ausgebaumer Fock mitten ins Gewühl segelte, was wir doch eigentlich vermeiden wollten. Endlich verstand ich, was sie mir die ganze Zeit hatte mitteilen wollen.

Die Svendborg Classic Regatta ist eine kleine, gemütliche Veranstaltung, reibungslos organi-

siert, aber ohne Ellenbogen und übertriebenen Ehrgeiz - genau das Richtige für meine erste Regattateilnahme überhaupt. Aber das konnte ich vorher ja nur hoffen, nicht wissen. Während der Anreise schlug meine Vorfreude allmählich in Zweifel um, ob das eine gute Idee war. Und dann stellte PAULA mir ein Bein.

Barfuß, mit blutendem Zeh und schmerzverzerrtem Gesicht humpelte ich über den Steg in Faaborg, Vor- und Achterleine in den Händen, und musste PAULA erst einmal festbinden, bevor ich mich verarzten konnte. Dass sie zwei Tage vor der Regatta zu so drastischen Mitteln griff, konnte nur bedeuten, dass sie mir etwas Wichtiges mitzuteilen hatte. Ich vermutete, dass auch sie überhaupt keine Lust auf eine ernsthafte Regattateilnahme hatte. Dass sie um ihre Gesundheit fürchtete und auch nicht gerade erfreut war, dass mir der Spaß des Fahrtensegeln nicht mehr genügte und ich ihn für zwei Tage gegen den puren Stress auf der Regattabahn eintauschen wollte. Zusätzliche Crew hatten wir auch nicht, ich musste mich allein mit PAULA ins Getümmel stürzen. Und genau das, so interpretierte ich nun den Grund meiner Blessur, sollte ich besser bleiben lassen. Es



Jetzt, umringt von Booten an Tonne 2, erschienen PAULAs Signale in ganz anderem Licht. Die Lektüre der Regattaregeln, Skipperbesprechung, Startvorbereitung, dann der Beginn des Rennens - mir wurde klar, was PAULA meinte. Selten zuvor habe ich mich auf See so hilflos gefühlt. Ich versuchte gar nicht erst, die Unterlagen über Nacht auswendig zu lernen. Das Briefing enthielt neben missverständlichen Wetterinformationen - es blieb unklar, ob von Knoten oder Metern pro Sekunde die Rede war - einen einzigen Satz: „Wir machen es so wie immer.“ Immerhin hatte ich im letzten Moment noch erfahren, dass es drei Startgruppen gab: zuerst die Spitzgatter und Juniorboote, zuletzt die schnellen Großen, also der 10mR, der M30 und die vier Knarrs. Dazwischen die elf Folkeboote. Irgendjemand hatte mir auch erklärt, dass ich die Startnummer vor dem ersten Start einmal beim Startschiff zeigen und später bei jedem Zieleinlauf hochhalten musste. Schließlich hatte ich auch mitbekommen, dass der Kurs zur ersten Wendetonne am Startschiff angeschlagen war. Doch der Rest war Verwirrung.

„Flaggensignale? Ich versuchte gar nicht erst, aus ihnen schlau zu werden.“

wunderte mich zwar gehörig, dass meine bisher immer furchtlose, souveräne Gefährtin nun Angst haben sollte. Aber ich respektierte das. Ich beruhigte sie, dass wir schön hinterhersegeln und allenfalls ein paar hübsche Fotos knipsen würden. Außenborder, Schlauchboot und Gepäck blieben an Bord, die neue Fock ließ ich unter Deck – bloß keinen Riesenaufriss machen, wenn wir trotzdem - beinahe planmäßig – Letzte wurden?

Flaggensignale? Ich versuchte gar nicht erst, aus ihnen schlau zu werden. Zur zeitlichen Orientierung blieben die kurzen und langen Töne. Und zur räumlichen? Wir segelten in sicherem Abstand hinter HAVFRUEN, POMMERY oder LOVIS her, von denen ich wusste, dass sie hier regelmäßig teilnahmen. Und darin bestand PAULAs Botschaft: Sie hatte meine Hilflosigkeit kommen sehen und wollte mir sagen: Halte dich zurück, guck dir erst einmal an, wo es langgeht, den Rest macht die schnelle, furchtlose PAULA dann schon klar.

Fotos von Nicolas Thon





In der ersten Wettfahrt schien es ihr notwendig, ein bisschen Elan aufblitzen zu lassen. Nachdem die Halse gelungen war, hielt sie sich wieder betont zurück, ließ sogar JANE vorbeiziehen, anschließend die Knarrs. Kaum sahen wir die Schnellen von hinten, standen plötzlich die Kleinen vor uns herum - immer an der gleichen Tonne musste der 26er Spitzgatter mühsam überholt werden. Danach gab es ein bisschen mehr Übersicht - doch meine Lernphase war noch lange nicht zu Ende. Ich hatte nur eine grobe Ahnung, wie oft in welcher Reihenfolge die Tonnen zu runden waren. Also staunte ich, dass die Vorausfahrenden hinter dem Ziel weiter Schmetterling fuhren - es ging nämlich noch einmal zu Tonne 3, dann erst mit einer weiteren Kreuz ins Ziel. Von den gewerteten Folkebooten wurden wir Letzte. MARTHA, FRIEDA und FAIRPLAY wurden allerdings disqualifiziert - die Information mit den drei Startgruppen war zu ihnen nicht durchgedrungen, sie starteten fünf Minuten zu früh.

Zweite Wettfahrt - immerhin kannte ich nun den richtigen Weg. Es galt, mir Gedanken zu machen, wie wir uns beim Start Platz verschaffen und aus engen Tonnenmanövern heraushalten konnten, ohne den Anschluss völlig zu verlieren. Nebenbei merkte ich, was mir beim Fahrtensegeln

nicht aufgefallen war: Bei Wind um drei Beaufort lief PAULA auf Steuerbordbug fast einen Knoten langsamer als auf Backbordbug. Da galt es bei Gelegenheit mal die Wantenspannung zu überprüfen. Für Svendborg war das nun mal so - die schnelle PAULA hat ein beträchtliches Handycap. Trotzdem ließen wir FRIEDA und MARTHA hinter uns, und wir schafften einen spannenden Zieleinlauf sechs Sekunden nach JANE. Die dritte Wertung bestand in einer Kreuz zur ersten Wendetonne und von dort zurück in den Svendborgsund zum Anleger Vindeby. Das war erheblich näher an dem, was wir beim Fahrtensegeln ständig machen. Entsprechend gut hielten wir mit.

Am zweiten Tag gab es neben Dauerregen ganz anderen Wind: PAULAS Wind. Wir segelten bei nahezu Flaute aus dem Hafen, doch in der Lunkebugt vor Valdemar's Slot pustete es anfangs mit vier bis fünf, beim zweiten Start mit satten sechs Windstärken. Vorm Wind konnte ich auch ohne Ausbaumer nicht viel kaputtmachen: Alle segelten mit Rumpfgeschwindigkeit, da machte niemand etwas gut, solange ich nur schnell die Schoten und das Achterstag fierte. Auf der Kreuz aber entfiel jetzt sämtliches Frickeln am Feintrimm. Statt dessen: alles dichtracken und das Feingefühl für die Pinne aufsparen.

Wir hielten mit. Wir hielten sogar richtig gut mit. Weit voraus segelten nur die vier Unantastbaren, die den Sieg untereinander ausmachten. Dahinter war alles offen. Natürlich wünschte ich mir, dass sich unser Fortschritt auch in der Platzierung ausdrücken würde. PAULA enttäuschte mich nicht: Auf der letzten Kreuz liefen wir eine Spur mehr Höhe als neben uns die gleichschnelle LOVIS. Waren eine Spur schneller als die in unserem Kielwasser folgende POMMERY. Eine Wende später sausten wir in voller Fahrt aufs Ziel zu. In Lee tauchte JANE auf, doch die musste mächtig kneifen, um einen weiteren Holeschlag zu vermeiden. Ergebnis: Fünfter Platz! Zwei Sekunden vor JANE, neun vor LOVIS!

Natürlich geht es mir nicht ernsthaft um die Sekunden. Es geht um die Erkenntnis, dass Regattasegeln auf den hinteren Plätzen nicht frustrierend ist, sondern enorm spannend sein kann. Dass es außer dem unvermeidlichen Stress, der eine ganz neue Erfahrung mit sich bringt, jede Menge Spaß bereitet. Dass PAULA und ich auch in dieser Situation eingespielt und voller Begeisterung durchs Wasser pflügen. Wenn es irgendwie geht, sind wir nächstes Jahr wieder mit dabei.

Ergebnislisten gibt es im Internet unter www.classicregatta.dk/182-resultater-2017.html





Nach der Regatta ist vor der Regatta

Der Oberseepokal am 9. / 10.09.2017 bei den Kressbronner Seglern

von Erika Beyerle

Eine Woche nach der IDM in Lindau stand mit dem Oberseepokal bei den Kressbronner Seglern für die Flotte Bodensee schon die nächste Regatta in der Agenda. Irgendwie schienen bei unseren Seglern die Kräfte aber etwas verbraucht - gemeldet hatten nur neun Boote, gekommen waren sogar nur acht - und da zählen Jörg und Biggi Meier mit der GER 1086 BLUE PEARL schon dazu: sie ließen ihre Urlaubswoche im Anschluss an die Meisterschaft mit der Teilnahme in Kressbronn zu Ende gehen und wir waren hocherfreut, sie als unsere Gäste zu haben. Auch wenn man Verletzungen - die besten Genesungswünsche an dieser Stelle an Matthias „Capt'n Hook“ Beck! - voll in Anschlag bringt: Leute, da geht noch was!

Die Kressbronner Segler machen ihren Job wirklich gut!

Als ich am Freitag abend nach einer etwas hektischen Woche zügig in Richtung Baggerloch ablegen wollte, blockierte die Anlasserschnur. Gut - von den drei Windstärken des Tages war noch ein bisschen was übrig, ich beschloss erstmal, die Segel aufzuziehen. Doch schon nach weniger als einem Fünftel der Strecke holte mich dann die Abendflaute ein. Ich begann, Hochrechnungen anzustellen. Wenn es so bleibt, wie lange brauche ich dann? Was muss passieren, damit ich es noch bis Mitternacht schaffe? Ich beschloss, in Kressbronn anzurufen, um die Lage zu besprechen - Alternativen waren Umkehren oder per Schlepp holen lassen. Nach einem kurzen Gespräch war klar: Umkehren kam nicht in Frage, ein Schlaucher machte sich auf den Weg, mich abzuholen.

Ich beschloss, die Wartezeit zu nutzen, um meinen Helfern so weit wie möglich entgegen zu kommen. Am Ende, da es schon dunkel war und weil es bei meiner Positionsbestimmung das eine oder andere Mißverständnis gegeben hatte, war ich schon auf Höhe Immenstaad, bis wir uns per Lichtblinkzeichen gefunden hatten. Insgesamt war die Schleppmannschaft drei Stunden unterwegs für ihren Einsatz - an dieser Stelle nochmal herzlichen Dank!

Am nächsten Morgen dann bei der Steuermannsbesprechung der nächste Aha-Effekt: Wettfahrtleiter Jürgen Graf hatte zahlreiche Tonnen und Hilfsboote aufgeboden, um für die drei startenden Klassen ein ‚inner loop‘- und ‚outer loop‘-Bahnschema aufbauen zu können, damit die Startgruppe „Sportboote“ auf den Outer Loop gehen konnte, während die Shark und Folkeboote als zweite und dritte Startgruppe innen auf die Bahn gingen. In einem Revier, in dem der See gut über 150 Meter tief ist, ein richtig ambitioniertes Unterfangen. Obwohl alles zügig und dem Bahnschema gemäß lag, konnte zunächst nur eine Wettfahrt bei mittleren Winden aus Südost gefahren werden. Dann drehte es über Süd bis auf Südwest durch und da das Abendessen aus organisatorischen Gründen pünktlich um sieben „angeschossen“ werden musste, entschied sich die Wettfahrtleitung, als es gegen halb sechs noch immer keine stabile Kursachse gab, für AP über A.

Am Sonntag war das erste Ankündigungssignal für 9:30 Uhr angekündigt, denn morgens sollte der Wind laut Vorhersage am stärksten sein. So war es dann auch. Es war eine spannende Wettfahrt, denn obwohl die Kursachse stabil war, drehte der Wind immer

wieder und wer gewinnen wollte, musste die beste Kombination aus Windfeldern und Ziehern erwischen. Waren am Samstag noch Alex Denn und Eberhard Thurn mit der FREJA GER 631 die schnellsten, griffen am Sonntag Jörg und Biggi Meier auf dem letzten Downwind beherzt über die Innenseite noch einmal an - und wurden belohnt. Ein denkbar knappes Finish. Eine dritte Wettfahrt hätte die Sache eindeutig gemacht. Doch die nächsten Startversuche mussten erstmal verschoben werden, weil der Wind innerhalb des Countdowns unter die 4-Knoten-Marke fiel. Nach einiger Zeit konnte es dann noch einmal losgehen, gegen ein recht wirksames Gewell und abflauenden Wind. Das in Kombination mit Drehern und Löchern war schon eine rechte Herausforderung - und Jörg und Biggi lagen deutlich vorn, als es dann an der ersten Luvtonne so richtig anstrengend wurde, weil man nun gegen die Welle kaum noch durchkam. Konsequenterweise schoss die Wettfahrtleitung ab.

Sieger wurden damit Jörg und Biggi, gefolgt von Alex und Eberhard und Elly und Hale mit der NUITH GER 635.

Nächstes Jahr machen wir wieder mal eine Rangliste draus, Leute! Kressbronn ist eine Reise wert!



- AKTUELLE DESIGNS
- HOCHWERTIGES MATERIAL
- MEHR HÖHE UND GESCHWINDIGKEIT

Deutscher Meister 2016

OneSails Deutschland

Gneversdorfer Weg 9
23570 Travemünde
Telefon 04502-2038
info@onesails.de



„Aan de Amsterdamse Grachten...“

von Vera und Thomas Kauf

... heb ik heel m`n hart voor altijd verpand.“ So beginnt ein holländisches Volkslied und wenn man Amsterdam erlebt hat, dann versteht man den Sinn.

Unser Ziel war es, 2016 nach Edam am Markermeer / Isselmeer zu fahren, um dort drei Wochen Urlaub zu machen.

Das Folkeboot haben wir an den VW Bus gehängt und waren in 8 Stunden in Edam. Dort hatten wir ein Ferienhaus von 1750 an der Gracht in der Altstadt gemietet. Das Boot lag zuerst ohne Mast vor dem Haus in der Gracht .





Bevor auf dem Isselmeer gesegelt wurde, schipperte ich auf den Kanälen ins 27 km entfernte Amsterdam, wo unsere Tochter Maren seit 3 Jahren lebt und arbeitet.

Es war erstaunlich, wie einfach das alles zu machen war. An den Brücken habe ich gar nicht warten müssen. Das Folke ist flach genug. Kopf einziehen und unten durch. So war ich schnell durchs grüne und flache Land nach Amsterdam gekommen.

Sind die Grachten tief genug? Kein Problem! Selbst in den kleinsten Grachten hat alles gepasst.

Mit dem Touristen-Stadtplan fuhren wir durch Amsterdam und genossen den Blick vom Wasser aus. Überall kann man anhalten, festmachen, durch die Stadt bummeln und sich mit allem versorgen, was man in Holland so braucht.

Nach zwei Tagen Amsterdam fuhren Vera und ich wieder auf den Kanälen zurück nach Edam.

Der Mast war auf der Werft schnell gestellt und von nun an wurde auf dem Markermeer gesegelt. Mal alleine, mehrfach mit Maren und meinem Freund Klaus aus Recklinghausen.



Es ging nach Horn, Marken, Monnikendam und manche andere Häfen. Meist konnte man direkt an der Kneipe festmachen.

Unsere Hollandreise empfinden wir als sehr gelungen.

Das interessante an einer Reise ist ja, Land und Leute kennen zu lernen, zu beobachten und zu überlegen, was kann ich von hier in meinem Kopf mitnehmen?

Mir war schon bei der Cowes Week in England aufgefallen, dass die Menschen sehr locker feiern können. So war das auch in Holland.





In Edam war drei Tage Kirmes und es ging meist bei lauter Musik bis nachts um halb zwei. Da hat sich keiner aufgeregt und die Polizei geholt. Nein, da sind die Holländer völlig anders drauf. Auch ist der Bevölkerungsdurchschnitt um einiges jünger und die sagen sich: "Die Nacht ist nicht allein zum schlafen da, die Nacht ist da, dass was geschieht."

Ja, fahrt mal hin und schaut es euch an! Wir können es sehr empfehlen.

Herzliche Grüße von Vera und Thomas Kauf

Fotos von Thomas Kauf



Rollfock- und Rollreffsysteme

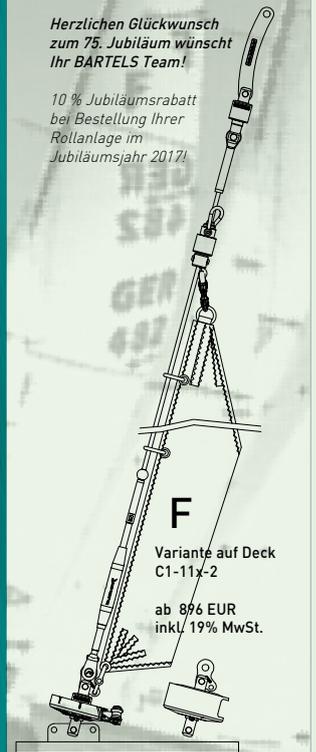
für Klassiker, Tourenschiffe und Rennyachten

Sondervariante für nordisches Folkeboot



Herzlichen Glückwunsch zum 75. Jubiläum wünscht Ihr BARTELS Team!

10 % Jubiläumsrabatt bei Bestellung Ihrer Rollanlage im Jubiläumsjahr 2017!



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

www.bartels.eu



75 Jahre JUBI-Kollektion

jetzt auf sailshirt.com erhältlich



1. Vorsitzende/r gesucht!

Der Vorstand der DFV sucht zur nächsten Jahreshauptversammlung (JHV) am 25. November 2017 eine/n 1. Vorsitzende/n. Das Anforderungsprofil für dieses Ehrenamt ist wie folgt zu beschreiben:

- Die Person vertritt die DFV nach innen und außen
- steht dem Vorstand vor und lädt zu Vorstandssitzungen sowie zur Jahrestagung der Flottenobleute ein
- Sie ist Ansprechpartner/in für alle Mitglieder und verantwortlich für die Umsetzung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung
- Weiterhin sind repräsentative Termine (Einladungen zu Messeauftritten, Regattaeröffnungen, etc. p.p.) und familiäre Termine der Mitglieder wahrzunehmen
- Sie sollte Folkeboot-Segler/in sein

Die Bewerber/innen stellen sich persönlich auf der JHV vor und werden von dieser gewählt.

Dr. Johannes Thaysen

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



1



2



3



4



5

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten telefonisch unter der Rufnummer 040 / 8 80 48 24, 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 (BIC DEUT-DEDB210, IBAN DE34 2107 0024 0035 1916 00) 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	Jubiläumsaufkleber	Euro	1,00

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:
Norbert Schlöbohm, Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg



Wie im Märchen

Eine Buchrezension von Vincent Büsch

Mit seinem Folkeboot PAULA erlebt Nicolas Thon intensive Glücksgefühle und reichlich Überraschungen bei seinen Törns auf der Ostsee. In seinem im Delius Klasing Verlag erschienen Buch „Folkeboot PAULA“ lässt er den Leser teilhaben an seinem persönlich Werdegang vom skeptischen Bootseigner zum versierten Folkebootsegler, der seine Leidenschaft zum Beruf macht und mittlerweile mehrere Folkeboote an der Schlei verchartert.

Nicolas formuliert das aus, was viele Segler spüren: Die Begeisterung, mit einem Boot über die Jahre zusammenzuwachsen. Besonders gelungen sind seine Schilderungen des intensiven Naturerlebnisses von Wind und Wetter und der Landschaft, immer in enger Verbundenheit zu seinem Boot.

Vor allem Folkebootsegler erkennen sich wieder in seiner ausführlichen Schilderung des besonderen Gefühls, das man mit einem solchen Boot den Elementen noch ein bißchen näher ist als auf einer großen Yacht aber doch auch behüteter segelt als auf einer Jolle.

Der Autor entdeckt so auf einer seiner ersten längeren Fahrten nach Kopenhagen nichts weniger als das Glück persönlich, dass ihm Ratschläge erteilt und sich an der Törnplanung beteiligt. Die Euphorie, die den ungestümen Skipper halluzinieren lässt, das Glück säße mit an Bord, nimmt den Leser mit in eine märchenhafte Welt und ins Seelenleben eines spleenigen Segelnarren. Seine Leidenschaft geht auch da mit ihm durch, wo er seiner hölzernen Gefährtin einen eigenen Charakter zugesteht und diese Lebenspartnerschaft detailreich ausmalt. PAULA kocht sogar den Kaffee!

Ein unterhaltsames Buch, das sich wegen der flüssigen Schreibweise gut lesen lässt und daher sehr gut dazu geeignet ist, die Segelleidenschaft über den Winter hinweg wachzuhalten.

Nicolas Thon

„Folkeboot PAULA.

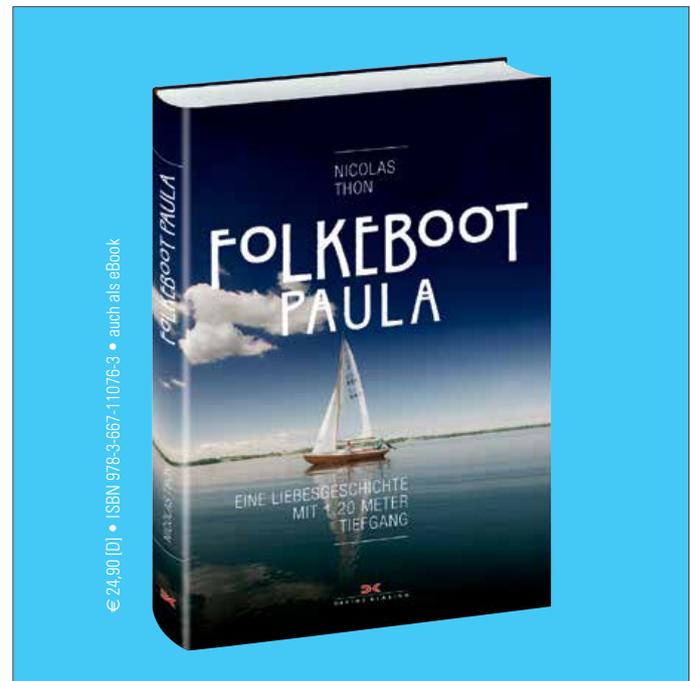
Eine Liebesgeschichte mit 1,20 Meter Tiefgang“

Delius Klasing Verlag

ISBN 978-3-667-11076-3

224 Seiten, 101 Farbfotos, gebunden

24,90 Euro



Sprüche aus der Segelwelt

„Es gab bislang keinen bedeutenden Mann,
der sein ganzes Leben
auf dem Festland verbrachte.“

Herman Melville

„Gegen den Wind zu kreuzen, bringt einen
manchmal schneller zum Ziel als
mit dem Wind zu segeln.“

H. Lahm



Flotte Flensburg feiert 75 Jahre Folkeboot mit einer Einladung an Interessierte

von Dieter Krügel, IMMER DABEI, GER 1035

Am Wochenende 9.-10. September 2017 lud die Flotte zum Besichtigen und Probesekeln in den Hafen der Segler-Vereinigung Flensburg nach Fahrensodde ein. Interessierte kamen und besichtigten erst einmal die an der Pier liegenden Folkeboote verschiedener Hersteller und Jahrgänge.

Nach der Besichtigung ging es zu einem Probesekeln zur Hafenspitze in Flensburg. Die Flotille war im Stadthafen gut zu sehen und eindrucksvoll. Der Wind aus SW war in der Stärke unterschiedlich von 3 - 5 Bft. Ein tolles Segeln, bei dem die hervorragenden Eigenschaften unserer Bootsklasse erfahren werden konnten. Jedes der 9 teilnehmenden Boote hatte ein bis zwei Gäste mit unterschiedlicher Segelerfahrung an Bord.

Nach der Rückkehr in den Hafen fehlte ein Boot. Zwischen Kollund und Ochseninseln verlor die SAGA (Baujahr 1951) den Kiel. Zufällig in der Nähe segelnde Yachten bemerkten den Unfall und leisteten sofort Hilfe. Alle Personen trugen Schwimmwesten, waren zwar leicht unterkühlt, konnten aber nach kurzer, ärztlicher Versorgung in der Diako Flensburg wieder entlassen werden. Das Schiff wurde unter Beteiligung dänischer und deutscher Seenotretter, der





dänischen Feuerwehr sowie der Flensburger Folkies nebst der Takelmeisterei der Segler-Vereinigung Flensburg geborgen, gelenzt und an Land gebracht.

Unser Folke hat bekannter Weise einen Eisenkiel. Jeden Herbst ärgert man sich als Eigner an den Roststellen, gerade wenn sie beim Anschluß Kiel / Kielsohle auftreten. Die Sanierung ist nur durch Absenken des Kiels und entsprechender Sanierung zu beheben. Und das scheut man. Aber der Sonntag zeigte, dass hier Gefahr lauert. Wir können nur alle Eigner, die diese Probleme haben, ermutigen, sich bei in die Jahre gekommenen Booten an die Arbeit zu machen. Nur so sind Schäden an den Kielbolzen oder dem Gewinde im Eisenkiel zu entdecken und zu sanieren. Die Sicherheit sollte es uns wert sein!

Das Flensburger Folke-Treffen konnte zur Erleichterung aller Teilnehmer gemeinsam mit der Crew der havarierten SAGA beim gemütlichen Grillen und Klönen am Abend ausklingen.



Fotos von Nils Langer, Sandra Denker, DGzRS, J. H. Alberti

Oldtimer Schiffer Bodensee

von Thomas und Antje, STJERNE, GER 104



Alle zwei Jahre veranstaltet die Oldtimer Schiffer Bodensee seine Traditionswoche. Eine einwöchige Langstreckenregatta von Hafen zu Hafen mit fast 50 Oldtimern stehen auf dem Programm. Gestartet wird die Regatta in Friedrichshafen und mit dabei sind 80er Seefahrtskreuzer und Spreizgaffelketch, nordischer Kreuzer, 30 qm Binnenkieler (L-Boot), Vertenskreuzer und Drachen, jede Menge Jollenkreuzer, Schärenkreuzer und natürlich das nordische Folkeboot. Franks Tourenfolke hat etwas Übermasse, ist geklinkert wie es sich gehört und hat ein Tourenrigg. Wir sind mit unserer STJERNE G104, einem Isaak Bau, dabei.

Gestartet wird am Montag mit Ziel Langenargen und damit das nicht so schnell geht, kam der Wind von vorne. In Langenargen gab es dann auch was zu feiern. Für 75 Jahre Folkeboot gab es von der Folkebootflotte Bodensee, Frank und uns einen Aperó mit feinem Kressecco, einem Prosecco aus Kressbronn, und einer kleinen Laudatio auf den Klinker, die Bretter, die die Welt bedeuten. An dieser Stelle herzlichen Dank unseren lieben Vereinkammeraden Dorothé und Eckart Rapp und Christa Denn für's Transportieren, Dekorieren und Ausschenken bei tropischen 31 Grad.

In den folgenden Tagen lieferten sich Frank mit seinem Tourenfolke und Antje & ich so manchen heißen Kampf auf der Langstrecke.



Wir umrundeten die Seezeichen, hingen ewig an der Ablauftonne nach dem Start mit anderen windverwöhnten Segelbooten herum um anschließend in kaum wahrnehmbaren Windstreifen zu all den schnellen Leichtwindrennern in der Flaute aufzuschließen.

Nach jedem Zieldurchlauf war der Sprung ins erfrischende Nass die Erlösung für stundenlanges Braten in der Sonne. In jedem Hafen gab es tolle Begegnungen, ein Freibier oder zwei und viel zu bequatschen. Am Ende reichte es für einen vierten Platz in Yardstick 2.

Kaum zu glauben, vier Wochen später ist sogar die IDM in Lindau schon Geschichte und auch hier waren wir gemeinsam mit Hannes dabei. Als ältestes Schiff mit Baujahr '62 haben wir uns gut geschlagen und es hat uns sehr viel Spaß gemacht.

Die IDM ist aber eine neue Geschichte, die sicher auch erzählt wird.

Ganz liebe Grüsse vom Bodensee,
Thomas und Antje



Foto von folke.g104@gmail.com



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 4.400 Booten weltweit.

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung (4x jährlich das Segelmagazin FolkeNews)
- Information der Medien und relevanter Organisationen
- Erstellung von Regattaterminakalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in technischer und sportlicher Hinsicht
- Hilfestellung für Neueinsteiger
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender

Dr. Johannes Thaysen
Thyrweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652
vorsitzender@folkeboot.de

2. Vorsitzender

Hans Ptaszynski
Eickeler Bruch 122, 44652 Herne
Tel. 02325/36644
mobil 0163/7372000
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart

Norbert Schlöbohm
Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg
Tel. 040/8804824
kassenwart@folkeboot.de

Sportwart

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

Pressewart / Redaktion

Vincent Büsch
Norderstraße 66, 24939 Flensburg
Tel. 0461/40790390
mobil 0171/9557813
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 0160/5570323
technik@folkeboot.de

Beauftragte/r für Fahrtensegeln

Amt ist vakant
fahrtensegeln@folkeboot.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres
Eigner Euro 60,-
Mitsegler Euro 30,-
Schüler, Studenten Euro 0,-
Jugendliche Euro 0,-
Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
BIC: DEUTDEDB210
IBAN: DE34 2107 0024 0035 1916 00

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

Berlin Gunter May
Wilhelm-Hauff-Str. 13, 12159 Berlin
Tel. 0179/5162872,
may.gunter1@googlemail.com
www.folkeboot-berlin.de

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

Eckernförde Fritz Schaarschmidt
Kastanienstraße 11, 24114 Kiel
Tel. 0431/38582133, mobil 0171/2674912
fritz_schaarschmidt@gmx.de
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11B, 42579 Heiligenhaus
mobil 0162/4249421
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg Jan Hinnerk Alberti
Twedter Strandweg 5 d, 24944 Flensburg
mobil 0170/2865496
alberti@ujh-online.de
www.f-ger.de

Hamburg Peter Hosie
Falkenstein 2, 22587 Hamburg
Tel. 040/813575, mobil 0152/56018860
hosie@hamburg.de
www.folkeboot-hh.de

Impressum

Kiel Armin Hellwig
Teichkoppel 64b, 24161 Kiel-Altenholz
mobil 0163/4272672
arminhellwig@web.de
www.flotte-kiel.de

Lübeck Heino Haase (kommissarisch)
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
mobil 0170/2015143
heino.haase@haase-segel.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf
Tel. 038204/15363
frido.iken@gmail.com
www.folkeboot-mv.de

Mölnese Wilfried Sürth
Am Höhenchen 12, 53127 Bonn
Tel. 0228/284306
mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnese.de

Schlei Udo Hompesch
mobil 0175/4140202
folkeboot-schlei@gmx.de
www.folkeboot-schlei.de

Obmann des Folkebootes Junior
Hartwig Sulkiewicz
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg
Tel. 040/28056205
hartwig@sulkiewicz.de
www.kdyjunior.de

FOLKE NEWS

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

Layout:
Urte Jona Alberti, Flensburg

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.12.2017

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



Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____	Geburtsdatum _____
Name _____	Telefon _____
Straße _____	E-Mail-Adresse _____
PLZ _____ Ort _____	Club/DSV Nr. _____
Bank _____	Flotte _____
IBAN _____	
BIC _____	

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?
 Eigner Mitsegler Fest bei F _____
 Eigergemeinschaft Juristische Person

Segelnummer F _____
 Bootsname _____
 Baujahr _____ Rumpf-Baustoff Holz GFK
 Bauwerft _____

Ich bin einverstanden, dass die angegebenen Daten im vereinseigenen Register erfasst und den anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden. Ferner gebe ich die Einwilligung, dass die Daten und Bilder von mir auf allen medialen Plattformen des DFV (z.B. Homepage, FolkeNews u.a.) veröffentlicht werden dürfen.
 Dieser Aufnahmeantrag ist gleichzeitig eine Ermächtigung zum Einzug des Beitrages mittels Lastschrift.

Ort - Datum _____
 Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters) _____



Einladung

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

zur Jahreshauptversammlung 2017 der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.

am Samstag, den 25. November 2017, Beginn 14:00 Uhr

SEGLER-VEREIN HERRENWYK
Priwallpromenade 33
23570 Travemünde
Telefon: 04502 84 93 321

Vorläufige 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 2. Vorsitzenden
 - 2.3 Bericht des Sportwartes
 - 2.4 Bericht des technischen Obmannes
 - 2.5 Bericht des Pressewartes
 - 2.6 Bericht des WEB-Administrators
 - 2.7 Bericht des Kassenwartes
 - 2.8 Bericht der Kassenprüfung
3. Entlastung des Vorstandes
4. Wahlen
 - a) der/des 1. Vorsitzende/n
 - b) des Sportwartes (Bestätigung)
 - c) des Kassenwartes (Bestätigung)
 - d) des Kassenprüfers (Bestätigung)
5. Anträge des Vorstandes
 - 5.1 Antrag auf Satzungsänderung des § 8 „Organe des Vorstandes der Vereinigung“
Zu 2. (1): Zum Vorstand gehören a) bis h) NEU: der / die Fahrtenbeauftragte
 - 5.2 Antrag auf Satzungsänderung des § 8 „Organe des Vorstandes der Vereinigung“
Zu 1.: Die Behandlung von Anträgen zur Mitgliederversammlung: Diese müssen NEU: bis spätestens vier Wochen vor der JHV schriftlich beim Vorstand eingereicht werden.
6. Anträge von Mitgliedern
7. Terminplanungen
 - a) IDM 2018: Fahrensodde, Flensburg
 - b) IDM 2019: Berlin, SV 03
 - c) IDM 2020 im Rahmen der Kieler Woche?
 - d) IDM 2021 Müritzt, SV Röbel?
8. Planung der JHV 2018
9. Haushaltsbeschlussfassung
10. Verschiedenes

Ca. 18 Uhr Ende der Versammlung

Danach Abendessen im Restaurant des Clubs