5,00 €

Nummer 4/2006
4. Quartal

64 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Trailern: 60 Knoten ohne Geländewagen

Lesen: Norwegentörn

Regatta: Sunneschii und Regeböge

Was ist neu? Die JHV an der Schlei

Herbst bringt zwei neue Flottenchefs im Norden:

Ute Kowitz übernimmt das Ruder in Hamburg

Wer wissen will, was Pony Hütchen ist, der kann bei Ute und Jan Kowitz auf die Webseite www.ponyhuetchen.de gucken. Eigentlich hat aber kaum noch jemand Fragen. Wir alle kennen Jan und Ute und ihr himmelblaues Folkeboot. Und wer doch Fragen hat, der kriegt von beiden stets die passende Antwort. Nun nimmt Ute ihrem beruflich immer stärker eingespannten Jan die Arbeit des Flottelenkens ab. Alles bleibt in der Familie und die Flotte in guten Händen. Wir müssen uns nicht umgewöhnen, das Flottenkommando bleibt, wo es ist. Wir freuen uns weiter auf die Arbeit und viel Spaß mit Ute und Jan und „Pony Hütchen“. Kontakt siehe Impressum „Flotten“.

Klaus Kahl lotst die Folkes in der Schlei

Schon im Sommer übernahm „Folke-Klaus“ das Amt von Walter Muhs und hat uns eben erst als Gastgeber der JHV begeistert. Klaus wurde in Schleswig geboren und hat in Kinder- und Jugendzeit im Kajak viele Meisterschaften gewonnen.

Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern, ist seit 15 Jahren Mitglied im SSC, dort als Beisitzer im Vorstand und von 1995 bis 2000 Eigner des Lindbootes FG 330. Danach seglte er bei Walter Muhs, Joachim Bleifuß, Fiete Mahrt und Michael Kuke mit. Seit dem letzten Jahr in Heuer auch auf der FG 404 von Ingo Fey. Klaus ist Tischlermeister von Beruf und auf allen Folkebooten zuhause. Sprecht ihn einfach an.

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

wie in jedem Jahr fand vor Beginn der Adventszeit unsere Jahreshauptversammlung statt. Diesmal rief uns die Flotte von der Schlei ins Fährhaus nach Missunde – und sehr viele kamen.
Teilnehmerrekord: 105 stimmberechtigte Mitglieder waren anwesend. Recherchen zeigten: so viele waren es noch nie. Eine ähnlich hohe Teilnehmerzahl hatten nur die Hamburger als Gastgeber 1985, damals waren 92 Mitglieder dabei. Für die gute Organisation der Veranstaltung und für die prompte Lieferung des Protokolls bedanke ich mich im Namen der Folkebootvereinigung, aller Mitglieder und des Vorstands bei der Flotte von der Schlei, insbesondere bei Klaus Kahl, dem neuen Flottenchef, und bei Gerd Fenger für die Anfertigung des Protokolls.

Meine Kollegen und ich können es nicht allen Mitgliedern recht machen. Und so gehört Kritik zum Tagesgeschäft, wenn man ein solches Amt übernimmt. Die einen meckern, weil sie sonst keine Sorgen haben, andere meckern, weil sie immer meckern und dann gibt es welche, die meckern, weil sie mit ihrer berechtigten Kritik kon-

struktive Denkanstöße geben wollen. Dafür sind meine Kollegen und ich jederzeit ansprechbar.

Es gibt aber auch Augenblicke, in denen man gern Vorstandsmitglied dieser Vereinigung ist. So ging es mir, als ich den Brief von Frau Gabriele Krzizanowski, der nachfolgend abgedruckt ist, erhielt. In diesem Brief steckt Herzblut und das ist es, was unsere Vereinigung ausmacht.

Euch und Euren Lieben wünsche ich ein frohes, besinnliches Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins neue Jahr und kommt gut über den Winter

Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen

Gabriele Krzizanowski
Stindtsweg 55
26871 Papenburg

30.11.2006

Sehr geehrter Herr Dr. Nielsen,
nach nur sieben Jahren Mitgliedschaft in der DFV möchte ich diese zum 31. Dezember 2006 schon wieder beenden. Grund: Meine 76 gelebten Jahre.

Ich bedaure sehr, die DFV nicht 35 Jahre früher kennen gelernt zu haben. Mein Bootchen und ich hätten eine „Familie“ gehabt und wären nicht zu Einzelgängern verdammt gewesen. Etliche Jahre schon stellte ich mir – oft in schlaflosen Nächten – die Frage: Was wird aus meinem Boot, wenn ich mal unerwartet die Augen für immer zuknipse?

Dann bekam ich von Friedhelm Medebach – Bootsbauer, meine Bolèro war sein Meisterstück – den Tipp, Herrn Hans-Jürgen Heise zu befragen. Über Herrn Heise kam ich dann – leider schon nicht mehr aktiv segelnd – an und in die DFV.

Ein Verkaufsangebot in den Folke News hatte Erfolg. Unter den Interessenten wählte ich eine junge Familie mit zwei inzwischen auch segelnden kleinen Söhnen in Flensburg aus. Erst wechselten Telefonate, Fotos, dann fuhr ich nach Flensburg, die Familie in Augenschein zu nehmen, wenig später kam „Flensburg“ nach Papenburg, wir wurden handelseinig und Bolèro wechselte in die Ostsee. Dort ist sie bei tollen neuen Seglern in ihrem Element. Seit dem schlafe ich ruhig.

Mit guten Wünschen für die bevorstehenden Festtage und für 2007 und allezeit eine Handbreit Wasser unter dem Kiel

Gabriele Krzizanowski

Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkebootvereinigung am 26.11.2006 im Missunder Fährhaus

Das Protokoll

Top 1: Begrüßung durch den Ersten Vorsitzenden

Dr. Karl - Peter Nielsen begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.
Klaus Kahl begrüßt als Flottenchef der gastgebenden Flotte alle Anwesenden und wünscht eine erfolgreiche Tagung. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

Top 1.1: Wahl des Protokollführers

Gerhard Fenger der Flotte Schlei übernimmt das Protokoll.

Top 1.2: Ehrungen

Die Anwesenden gedenken der Verstorbenen: Hilbrant-Broder Jepsen, Karl-Heinz Schürck, Gerhard Lazak, Dieter Jäger

Folgende Mitglieder wurden für 25 jährige Mitgliedschaft in der DFV geehrt: Jan Bilgoraj, Jürgen Herrmann, Christa Hofstetter, Dieter Jaeger, Lothar Kasper, Günter Köckritz, Horst Koter, Klaus Kühn, Dr. Lutz v. Meyerinck, Udo Optenhögel, Rolf Redlefsen, Norbert Schlöbohm, Klaus Schmidt, Günter Sell, Peter Weißflog, Horst Andreas Wolf

Folgende Mitglieder wurden für 40 jährige Mitgliedschaft in der DFV geehrt: Heinz Kuhn, Dr. Ulrich Mann, Ursula und Werner Schulz, Heike Wöhren

Top 2.1: Bericht des 1. Vorsitzenden

- Zunächst geht der Vorsitzende auf die ungewöhnliche Art der diesjährigen Einladung zur Jahreshauptversammlung ein, verspricht, dass diese Form die Ausnahme bleiben wird und bittet die Anwesenden um Verständnis.
- Das jährliche Flottenvertretertreffen wird nicht mehr während der Eck-Days stattfinden, sondern es wird zukünftig während der DM erfolgen.
- Die Klassenvereinigung wird als Konsequenz der diesjährigen DM mehr Einfluss auf die Gestaltung des Rahmenprogramms während der DM nehmen.
- Um mehr Berichte über Regattaaktivitäten für die Folke News zu erhalten, muss die Mannschaft, die den jeweiligen 5. Gesamtrang einer Ranglistenregatta belegt, einen Regattabericht schreiben.
- Die offizielle Homepage der DFV soll neu gestaltet werden. Klaus Löffler übernimmt die organisatorische Begleitung.
- Folgende neue Flottenchefs konnten vorgestellt werden: Ute Kowitz, Flotte Hamburg, Dr. Robert Winkler, Flotte Flensburg, Klaus Kahl Flotte Schlei
- Der Erste Vorsitzende bedankt sich bei den ausgeschiedenen Flottenchefs Holger Reimer, Jan Kowitz und Walter Muhs für ihr Engagement und ihren Einsatz zum Wohl der Folkebootvereinigung, gleichzeitig wünscht er den neuen Flottenchefs ein glückliches Händchen und viel Spaß mit ihren neuen Aufgaben.
- Karl-Peter Nielsen bedankt sich ebenfalls bei Christian Goecke, der vier Jahre das Amt des Technischen Obmanns innehatte für seinen Einsatz und sein Engagement und verspricht im Namen des Vorstands, dass Kiki hierfür in einem würdigen Rahmen noch eine Anerkennung erhalten wird.
- Klaus Kahl übergibt dem scheidenden Flottenchef Walter Muhs ein Präsent der Schleiflotte.
- Christian Goecke erklärt, dass er für eine Wiederwahl als Technischer Obmann nicht mehr zur Verfügung steht.

Top 2.2: Bericht des Sportwartes

- Stefan Rosehr berichtet über die Aktivitäten des Jahres 2006.
- Es fanden 35 Veranstaltungen statt.
- 105 Steuerleute sind in der aktuellen Rangliste verzeichnet.
- Christoph Nielsen wurde als Deutscher Meister geehrt.
- Die DM 2007 soll in Radolfzell am Bodensee stattfinden.
- Die ersten 3 Steuerleute der Rangliste erhalten ihre Preise nach erfolgter Gravur postalisch. (Christian Nielsen, Walter Furthmann, Bernd Schädlich)

- Nur im Internet veröffentlichte Regatten werden zur Vergabe von Ranglistenpunkten herangezogen. Insbesondere ist auf die korrekte Schreibweise von Vor- und Nachnamen zu achten.
- Für das Jahr 2008 bewirbt sich die Travemünder Woche als Ausrichterin der DM der Folkeboote.
- Der Goldpokal 2007 wird nicht in Svendborg sondern in Kerteminde ausgetragen.

- Zur Austragung des Goldpokals 2008 bewirbt sich die Flotte Flensburg. Der Vorstand der NFIA hat dieser Bewerbung bereits zugestimmt.
- Die Travemünder Woche 2007 kann als Vorbereitung zur DM 2008 genutzt werden. Daher wurde der Ranglistenfaktor für 2007 auf 1,35 erhöht.
- Das Bestentraining wurde erfolgreich durchgeführt und findet im nächsten Jahr vom 27.04. - 29.04.2007 in Kiel statt. Die ersten 20 der Rangliste werden noch eingeladen.
- Das Nachwuchstraining wird 2007 erneut in Eckernförde am 18.05. stattfinden. Der Dank für das letzte Training gilt Walter Furthmann und Heino Haase.

Top 2.3: Bericht des Technischen Obmannes

- Christian Goecke berichtet über die letzte DM. Intensive Kontrollvermessungen sollten weiterhin zur DM stattfinden. Mängel an Ausrüstung, Gewicht der Schiffe und an den Segeln wurden festgestellt. Die Weiterentwicklung des Alu-Mastes wurde vorangetrieben. Nähere Infos dazu sollen durch Stefan Rosehr folgen. Im vergangenen Jahr wurde nur eine Eingabe über ihn an die NFIA weitergeleitet.
- Die Vermessungsstempel der DM werden weiterhin verwendet.

Top 2.4: Bericht des Pressewartes

- Der Pressewart Michael Hundrup berichtet von Veröffentlichungen in der Welt, der Welt am Sonntag und in der Yacht Classic von Delius Klasing.
- In näherer Zukunft soll es ein Fernsehprojekt über die Teilnahme einer neuen Mannschaft an einer DM geben.
- Leider liegen zur Zeit kaum Berichte über Langfahrten vor.
- Bei Regattaberichten müssen möglichst lebendige Fotos mitgeliefert werden.
- Die Anzeigenvermarktung ist sehr zeitaufwendig, daher ist keine Steigerung der Anzeigen in der Folke News zu erwarten.
- Die diesjährigen Hefte wurden zur Ausgabe 2/3 zusammengefügt. Heft 4 erscheint noch vor dem Weihnachtsfest.

Top 2.5: Bericht des Kassenwartes

- Hans-Jürgen Heise stellt den diesjährigen Kassenbericht den anwesenden 100 stimmberechtigten Mitgliedern vor.
- Eine aktuelle Mitgliederliste kann beim Kassenwart als EXCEL-Datei angefordert werden.
- Zuschüsse von der Klassenvereinigung müssen mit genauer Verwendung beantragt werden.
- Anträge über den weiteren Umgang mit dem Vermögen der DFV können auf der nächsten JHV eingebracht werden (Generelle Zuschüsse zu Meisterschaften, usw.).

Top 2.6: Bericht der Kassenprüfung

Norbert Schlöbohm stellt das Ergebnis der Kassenprüfung dar und bittet um Entlastung des Vorstandes. Diese erfolgt einstimmig bei Enthaltung des Vorstandes.

Top 3: Entlastung des Vorstandes

Siehe Top 2.6

Top 4: Neuwahlen

Des 2. Vorsitzenden: Klaus Löffler wurde mit 2 Enthaltungen wiedergewählt.

Des Technischen Obmanns: Frau Traute Genthe aus der Flotte Kiel wurde nach ausführlicher Diskussion vorgeschlagen und gewählt.

Des 2. Kassenprüfers: Nils Siemens wurde bei einer Enthaltung gewählt.

Top 5: Bericht des Vice Chairmann N. F. I. A

- Stefan Rosehr informierte die Anwesenden über den Stand zum Thema Alu-Mast:
- Ziel der Entwicklung ist ein gleichwertiger Mast im Vergleich zum Holzmast. Das bezieht sich sowohl auf Aussehen, Gewicht, als auch auf die Segeleigenschaften. Als Gewicht werden 37 Kilo angestrebt. Die Profile dürfen flexibel gestaltet werden, d.h. die Biegung wird nicht mehr wie bisher begrenzt. Das Topgewicht und das Gesamtgewicht werden festgeschrieben. Die Fallen dürfen innerhalb des Mastes verlaufen. Auch Sektionsgewichte werden angestrebt.

- Heino Haase stellt den Antrag, mit seinem zur Zeit nicht regelkonformen Mast bis ca. Ende Mai 2007 an Ranglistenregattten teilnehmen zu dürfen. Der Vorstand wird zu einem späteren Zeitpunkt darüber befinden. Ein erstelltes Meinungsbild ergab 38 Ja-Stimmen und 31 Gegenstimmen. 6 Enthaltungen wurden abgegeben.
- Weiterhin ist das Sammeln von Ergebnissen von Teilnahmen an Regatten mit dem weiterentwickelten Alu-Mast in Deutschland und Dänemark vorgesehen. Eine Abstimmung in der NFIA ist erst 2008 möglich. Die Beschlüsse könnten dann zum 01.01.2009 gültig werden.

- Walter Furthmann bietet sich an, einen der weiterentwickelten Alu-Masten zu testen.
- Ab der Saison 2007 wird ein neues Maß im Topbereich eingeführt. Dadurch ist keine starke Ausstellung des Achterlieks im Topbereich mehr möglich. Bereits vorhandene „Ohren“ müssen dann entfernt werden.
- Das Ruderblatt darf eine Maximaldicke von 50 mm nicht überschreiten.
- Eine Pinne aus Aluminium ist nicht erlaubt.
- Stefan Rosehr weist auf die Regel 1.11 hin, wonach eine wesentliche Änderung am Folkeboot nur nach vorheriger Anfrage beim technischen Komitee der NFIA möglich ist.
- Zum Goldpokal 2007 finden Wahlen bei der NFIA statt. Arne Ohlsen wird sein Amt als 1. Vorsitzender zur Verfügung stellen. Auch Peter Ament steht als Sekretär und Schatzmeister nicht zur Wiederwahl. Stefan Rosehr kann unter Umständen das Amt des 1. Vorsitzenden übernehmen. Vorschläge für einen möglichen 2. Vorsitzenden können überdacht werden.
- Stefan Rosehr wird nur noch für 1 Jahr das Amt des Sportwartes ausüben.

Top 6: Planungen 2007 und weitere Jahre

- Meldeschluss zur DM in Radolfzell am Bodensee wird der 13.08.2007 sein. Als Qualifizierungszeitraum gilt der 31.07.2006 bis 30.07.2007.
- Es sind 8 Wettfahrten geplant.
- Wohnwagenstellplätze werden noch ausgewiesen.
- Wohnwagen können auch angemietet werden.
- Auskünfte über Quartiere folgen in naher Zukunft.
- Die Webseite der Flotte Bodensee wird dementsprechend ergänzt.
- Norbert Herrmann und Rainer Willibald stellen Informationsmaterial vor.
- Die Travemünder Woche GmbH bewirbt sich um die Ausrichtung der DM 2008 während der Travemünder Woche. Die DM dauert somit vom 18.07.-27.07.2008. Trotz der parallel laufenden Travemünder Woche haben die Folkeboote eine eigene Bahn. Auch für das Rahmenprogramm wird z. B. mit einer Eröffnungsfeier auf der Passat reichlich gesorgt. Das Startgeld wird voraussichtlich 150 betragen. Alle Folkeboote werden gemeinsam am bekannten Steg B liegen. 9 Wettfahrten sind geplant. Als Unterkunft steht wieder das Internat auf dem Priwall zur Verfügung.

  Nach dieser Vorstellung durch Heino Haase ergibt die Abstimmung eine große Akzeptanz bei nur 2 Enthaltungen.
- Der Sessan-Pokal 2008 wird vom SVST Stößensee ausgerichtet. Klaus Löffler lädt die Anwesenden ein. Die Ausrichtung ist im April geplant.

Top 7: Planungen der JHV 2007

Die JHV 2007 kann auf Vorschlag von Christian Goecke von der Flotte Möhnesee ausgerichtet werden. Die Abstimmung ergab eine breite Zustimmung bei 7 Enthaltungen.

Top 8: Haushalts -Beschlussfassung

Der Haushaltsvoranschlag von 2007 wurde von Hans-Jürgen Heise vorgetragen und einstimmig angenommen. Die Mitgliedsbeiträge bleiben also konstant und die Kontoführungsgebühren werden reduziert.

Top 9: Verschiedenes

- Insbesondere bei Veranstaltungen mit Folkebootsegeln anderer Nationen oder bei Veranstaltungen in Dänemark sollten alle Segler gemeinsam am Einlauftreffen (Einlaufbier) teilnehmen.
- Die ungewöhnliche Form der Einladung zur diesjährigen JHV war auf den Zeitdruck zurückzuführen.
- Der Vorschlag, auf den zukünftigen Jahreshauptversammlungen ein ausgewähltes Thema als Vortrag zu integrieren wird vom Vorstand aufgenommen. Eine Bedarfsermittlung für die JHV am Möhnesee war nicht erfolgreich, so dass dieser Vorschlag nicht weiter verfolgt werden wird.
- Die Akustik sollte in Zukunft durch Mikrofon und Lautsprecher verbessert werden.

Um 17.50 Uhr schließt der 1. Vorsitzende die Versammlung.

Protokoll: Gerd Fenger, Flotte Schlei

Von der Ruhr an die Schlei, und wieder dabei

Ein Törn in den hohen Norden ohne Boot

Für Rheinländer gibt es viele Gründe, in den Norden zu fahren: Die herrliche Landschaft, die Ostsee, Fischbrötchen, diverse Getränke usw, usw. Im November kam dann noch ein guter Grund hinzu: Die Jahreshautversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung am üblichen Samstag im November. Also nichts wie hin!!!

Bereits am Freitag erster „Nordkontakt“ per Telefon: „Wann seid Ihr hier, die Betreuungsmannschaft wartet schon.“ Is ja doll, aber im Winterhalbjahr wird bei uns freitags länger gearbeitet, sonst reicht das Budget für den Regattasommer nicht. Also „bleibt stark und konzentriert Euch auf den Samstag.“

Um 8:00 geht die Reise los und pünktlich um 12 Uhr meldet unser Navi „Achtung, Fähre auf der Strecke“. So kommen wir auch ohne Boot noch aufs Wasser. Im „Fährhaus“ werden wir mit der Frage begrüßt: „Erst Zimmer oder erst Durst?“ Hätten wir gewusst, welch tolles Ambiente auf uns wartet, hätten wir uns anders entschieden, so aber hat das Flensburger Frischbier gewonnen.

Kaum, dass wir „Schröder“ richtig begrüßen konnten (dieser norddeutsche „Wachhund“ tut immer so, als wenn er nur auf Dich gewartet hätte), trudelte auch schon die ganze Folkeboot-Prominenz ein. Nach Vorstand und Schlei-Mannschaft wie üblich ein ganzer Bus „Berliner“. Gut, dass wir sieben Essener Teilnehmer uns rechtzeitig einen Tisch organisieren konnten.

Nach kurzer Abstimmung der Regattatermine 2007 im noch überschaubaren Kreis der Obleute wurde es eng im Saal. Über 100 Teilnehmer produzierten einen Geräuschpegel, gegen den sich der Vorstand nur mit Mühe und nur Mini Heise erfolgreich durchsetzen konnte (…wenn es ums Geld geht!).

Natürlich wurden auch alle die lobend erwähnt, die im Sommer bei den Preisverteilungen immer ganz vorne stehen, natürlich lief die Werbetrommel für die DM am Bodensee auf Hochtouren (wenn alle ihre Zusage realisieren, sind da wenigstens 60 Boote am Start), und natürlich gab es die übliche Debatte um den (regelkonformen?) Alumast. Stärkstes Argument für den Alumast ist offensichtlich die immer kürzer werdende Lebensdauer der Holzmasten. Nach nun vier Jahren muss der (äußerlich immer noch schöne) Holzmast unseres Bootes eigentlich schon faul sein, ich hab das nur noch nicht bemerkt. (Muss ich jetzt unbedingt mal kontrollieren!)

Auch die Frage „Segel richtig – Vermessung falsch“ oder andersrum, scheint jetzt geklärt. Somit gibt es kaum „Altlasten“ für die neu gewählte „TO-Frau“, die, anders als viele alte Hasen, den Mut hat, sich dieser Aufgabe zu stellen. Von unserer Seite jedenfalls Kompliment und viel Glück!

Der Aufforderung des Pressewartes, wir möchten doch mehr und insbesondere Fahrtenberichte schreiben, sind wir hiermit gefolgt (ist halt eine Fahrt ohne Boot). Muss schon ein blödes Gefühl sein, wenn Du eine FolkeNews drucken möchtest und 740 Mitglieder schreiben Dir nichts! Die Aufforderung, dass jeder 5. einer Regatta jetzt einen Bericht schreiben sollte, löst das Problem wohl nur teilweise.

Nach Frischluftpause für die Nichtraucher gab es dann lecker Grünkohl mit diversen Fleisch- und Wurstbeilagen. Ein neuer Grund in den Norden zu fahren, denn in dieser Qualität habe ich das zum ersten Mal gegessen.

Irgendwann zu später Stunde, der Kreis der noch „Aktiven“ schon deutlich reduziert, war dann Standortwechsel in die „Tonne“ angesagt. Damit wir uns nicht verlaufen, es war ja schon dunkel, hat der „Blei-Bus“ den Transfer übernommen.

Egal, welcher Musikwunsch hier geäußert wurde, wir konnten das CD-Archiv nicht in Verlegenheit bringen. Cola-Rum ist ja eigentlich nicht so unser Getränk, aber es muss ein toller Abend gewesen sein, denn selbst auf dem (sehr langen und tiefdunklen) Rückweg wurde kräftig gesungen (Westernhagen „hier in der Kneipe...“).

Zurück im Quartier (wirklich edel, muss man gesehen haben) spaltet sich die Gruppe in die immer noch Aktiven (weiterdiskutieren) und die Schläfer.

Am nächsten Morgen (na ja, es war schon 11:00) wollten wir mit einem guten Frühstück die Veranstaltung beenden und die Heimreise antreten. Aber da hatten wir die Rundumbetreuung im Norden unterschätzt.

Zwei kompetente Mitglieder der nordischen Rasse mit nicht zu überbietender Lebenserfahrung klärten uns realitätsnah auf über die nordische Lebensart, das Verhältnis zu Dänemark und zur dänischen (weiblichen) Bevölkerung, über die grenzübergreifenden Versorgungssysteme und warum es so viele BMW in der Gegend gibt. Zum Abschluss wurden wir dann noch in eine kleine aber feine Bar geladen, und der Abreisetermin war stark gefährdet, wäre da nicht Kai, unser Fahrgemeinschaftspartner gewesen („Denk an den neuen Satz Segel, wir müssen morgen arbeiten“).

Spät abends, beim Abschlussgespräch zu Hause, waren wir uns einig: Es war eine tolle Veranstaltung, Kompliment an die Schlei-Mannschaft und Dank für die vielseitigen Informationen und Eindrücke, die wir mitnehmen durften. Jetzt wissen wir, auch ohne Boot lohnt sich eine Reise in den Norden.

Horst Klein
(Flotte Essen)

Sunneschii...

... und Regenböge

4. Zeller Untersee Cup: Generalprobe für die Deutsche Meisterschaft der Folkeboote 2007

14 Folkeboote wollten am Samstag, den 19. August, um 11.00 Uhr an den Start gehen. Es blieb beim „Wollen“. Der Wettergott hatte kein Einsehen.

Die Wettfahrtleitung versuchte um ca. 15.00 Uhr, bei drehenden Winden von W auf O eine Wettfahrt durchzuziehen, aber der Wind schlief wieder ein und die Wettfahrt wurde abgeschossen. Windstriche waren zu sehen, zuerst aus Richtung Ost, dann aus Richtung West. Es wurde ein Schlepp organisiert Richtung vermeintlicher Wind aus Ost, aber bis der Schlepp dort ankam, war von Wind wieder nichts zu spüren. Diese Föhnlage bescherte dem Regattateam eine nicht lösbare Aufgabe.

Um 18.00 Uhr im Hafen dann Starkwindwarnung, es kam aber hauptsächlich Regen und die enttäuschten Segler konnten wenigstens ein einmaliges Naturschauspiel genießen mit dunklen Wolken, Segelboot im Spotlight der Sonne und Regenbögen.

Sonntagmorgen war wieder zuerst einmal Warten angesagt, dann endlich gegen 11:00 Uhr eine leichte Brise. Es wurden Dank guter Voraussicht des Wettfahrtleiters Bertram Schall und seinem Team 2 verkürzte Wettfahrten gesegelt und nachdem der Wind kräftig zulegte auf ca. 4 – 5 Beaufort konnte noch eine normal lange Wettfahrt ausgesegelt werden.

Ein Lob an die Wettfahrtleitung in Radolfzell, das lässt im Hinblick auf die Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote im Jahr 2007, auf eine gute Organisation und Abwicklung in Radolfzell hoffen. Die Generalprobe für die DM der Folkeboote 2007 ist absolviert.

Ergebnisse der Folkeboote: Platz 1: FG 705 Rainer Willibald, Liane Willibald, Alois Weiermann, (Yacht-Club Radolfzell); Platz 2: FG 873 Peter Häusler, Gerhard Wohlbold, Ingo Deckel (Yachtclub Radolfzell); Platz 3: FG 602 Rolf Huber, Christoph Huber, Egon Zimmermann (Konstanzer Yachtclub); Platz 4: FG 461 Gerhard Kunze, Günther Steiner (SV Puren-KN), Platz 5: FG 184 Mathias Beck (YC Stockach)

Liane Willibald

Mit guter Beteiligung von Seglern aus Lübeck, Eckernförde, Laboe, der Schlei, Hamburg und Dänemark, der bisher besten Besetzung in den letzten Jahren, wurde der Glücksburger Förde-Cup unter wechselnden Bedingungen am Wochenende 19./20. August 06 ausgesegelt.

Am ersten Tag schien für Holly Dietrich alles klar. Die beiden letzten Wettfahrten am Sonntag bei zunehmendem Wind und kräftigen Drehern wirbelten das Feld jedoch noch mal durcheinander, drei erste Plätze mit jeweils 12 Punkten, zeigen die hohe Leistungsdichte des Feldes unter schwierigen Bedingungen.

Vielleicht war auch manch einer durch die Suche nach Wal „Henry" abgelenkt worden oder hatte sich gar auf seinem Rücken festgefahren.
Die Stimmung beim Regattaessen am Freitag war ausgezeichnet in lockerer Atmosphäre, belebt durch den Austausch mit Seglern der Drachen und Finn-Dinghis.

Die Wettfahrtleitung meisterte professionell die wechselnden Bedingungen, so das nach kurzer Absprache am Samstag Abend, mit zwei weiteren Wettfahrten am Sonntag, insgesamt fünf Wettfahrten gesegelt werden konnten.

Der Pokal ging an GER 741 mit Nils Springer, die Flensburger Flottenmeisterschaft bereits zum 2. Mal an GER 801 Andreas Christiansen.

Auch wenn ein wesentlicher Teil der Flensburger Folke Flotte, das Folkeboot wieder seiner eigentlichen Bestimmung, dem sportlichen Familiensegeln zuführt, hat sich ein harter Kern der Flotte wieder zunehmend dem Regattasegeln verschrieben. Die berufliche Belastung lässt eben bei vielen eine intensivere überregionale Beteiligung nicht mehr: F-GER 303, oder noch nicht: F-GER 852 zu, F-GER 391 zuverlässig auch überregional dabei, mit F-GER 377; F-GER 969, F-GER 829 auch immer mehr Flensburger mit am Start.

Wir hoffen, in den folgenden Jahren noch mehr auswärtige Folkebootfreunde in Flensburg begrüßen zu dürfen.

Robert Winkler

Neu gemacht:
www.f-ger.de

Die Plätze:

1. GER 741 Niels Springer SVA08
2. GER 308 Andreas Christiansen FSC/NRV
3. GER 512 Hinnerk Blenckner SCE
4. DEN 628 Lars Pedersen Egå (DK)
5. GER 373 Horst Dittrich SCE
6. GER 911 Joachim Bleifuß SSC
7. GER 564 Sönke Durst LRV
8. GER 896 Friedrich Mahrt MIYC
9. GER 482 Heino Haase SVT
10. GER 829 Hans-Jürgen Methmann FSC

Glücksburger (Volkswagen) Förde-Cup 2006

„30 Sekunden"

„Null!!!"

„und Schoten dicht!"

Von Samsö nach Bergen und heim...

Von einem, der auszog, das Fürchten zu lernen, und der stattdessen „Blut leckte“ - ein Törnbericht von Frank Becking

Als ich am Morgen auslief, ahnte ich noch nicht, dass das mein vorletzter Hafen in DK sein würde. Nachdem ich in Hou übernachtet hatte und das Wetter gut war, als ich gegen 16 Uhr in Skagen ankam, entschloss ich mich ganz euphorisch, es gleich zu wagen hinüber zu segeln. Heute weiß ich, dass das ein Fehler war, aber damals, naiv wie ich noch war, schien es mir ratsam. Da ich keinen Pinnenpilot besaß, musste ich die ganze Strecke selber steuern. Am nächsten Morgen war ich so übermüdet, dass ich ständig einnickte – und das bei zunehmenden Winden und Wellen. Nach insgesamt 36 Stunden erreichte ich mächtig durchgeschüttelt dann Lillesand in Norwegen und lag noch nicht ganz in der Koje, da schlief ich glücklich ein. Ich dachte damals, das schlimmste, Skagerrak, hinter mir zu haben. Wie man sich irren kann, weiß ich erst heute.

Da alles nass und durcheinander war, entschied ich mich einen Tag in Lillesand zu bleiben und alles wieder in Ordnung zu bringen. Der Wind fegte mit 7 über die Bucht und so war an Auslaufen eh nicht zu denken.

Am nächsten Morgen war es Windstill. Trotzdem entschied ich mich für das zweite Reff und fuhr unter Motor schon gegen 5 Uhr hinaus. Bis 11 Uhr tat sich nix und wegen des wenigen Windes entschied ich mich, das Reff wieder raus zu nehmen. Das war wieder ein Fehler. Pünktlich um 11:15 Uhr briest es plötzlich auf Süd 5-6 auf und eine Stunde später sind auch die dazu gehörigen Wellen da. Es geht rauf und runter. 4 m rauf und 4 m runter. Auf dem Jahrmarkt muss man für dieses Vergnügen viel Geld bezahlen, hat aber den Vorteil, jederzeit aussteigen zu können. Ich zahlte Lehrgeld. Vor Kristiansand wurde der Wind noch stärker und die Wellen noch höher und kamen aus zwei verschiedenen Richtungen, so dass mir mein mulmiges Gefühl im Magen riet, doch besser in den Hafen zu gehen. Ich war aber mit dem Segeln so beschäftigt, dass ich keine Einfahrt ausmachen konnte. So musste ich weiter, da ich Respekt vor den Felsen hatte. Hinter Kristiansand wurde es mit den Wellen wieder etwas besser und ich schoss mit 7,5 kn die Berge rauf und runter. Das, für ein Folkeboot schon mächtig Fahrt, sollte sich den Tag aber noch steigern lassen.

Plötzlich, wie er gekommen war, war der Wind wieder weg. Geblieben war die Riesendünung. Ein wildes Geschaukel begann. Bei den Wellen funktionierte der Außenborder nicht, weil er immer wieder Luft zog. Zudem entdeckte ich, dass ich starken Strom gegenan hatte. Glücklicherweise war ich weit genug draußen, um nicht gegen die Felsen zu treiben. Dann begann es zu regnen. Eimerweise Wasser fiel aus den Wolken. Die Dünung blieb. So ging das 2h. Dann kam leichter Wind aus S auf und ich nahm meine Fahrt wieder auf. Aber als hätte jemand einen Schalter umgelegt, brieste es auf 6-7 auf und wieder begann der Ritt. Es waren noch 12sm bis Mandal, welches mein heutiges Ziel sein sollte. Also weiter. Am Leuchturm vorbei und rechts um die Ecke. Leichter gesagt als getan, denn nun hatte ich die 4m Dinger und den Wind genau von Achtern. Zudem begannen die Wellen zu brechen und ein Höllenritt begann. Meine Sorge um mein Rigg zwang mich, das Groß dicht zu holen und nur unter Fock zu segeln. Mir fiel keine bessere Lösung ein, Fahrt aus dem Boot zu nehmen, das inzwischen mit zum Teil mehr als 10kn auf den Wellen surfte. Die Angst quer zu schlagen, saß mir im wahrsten Sinne des Wortes im Nacken.

Aber ich hatte Glück. Statt immer stärker zu brechen, wurden die Wellen kleiner, je weiter ich in die Mandal-Bucht einlief. Ich hatte gerade in der Marina fest gemacht, als ich im Nachbarboot durch die Scheibe das Elfmeterschießen zwischen Frankreich und Italien sehen konnte. Perfektes Timing.

Drei Tage konnte ich nicht auslaufen, weil der Wind aus NW und zu stark war. Einmal hab ich es probiert und bin nach einer Stunde platschnass zurück in den Hafen. Der Schreck über diese hohen Wellen saß mir in den Gliedern.

Am vierten Tag lief ich früh aus, und anfänglich ging alles gut. Lindesnes wurde weit draußen auf See umrundet. Aber pünktlich gegen 14 Uhr brieste es schon wie die Tage zuvor auf 6-7 in Böen 8 auf. Auch meine Freunde waren sofort wieder zur Stelle und hatten noch große Brüder mitgebracht. Ich wollte den Tag bis Lista. Musste das dann abrechen und nach Farsund einlaufen, weil sich mehrere Brecher über das Boot ergossen hatten und meine Bodenbretter bereits schwammen. An die Handlenzpumpe konnte ich von meiner Position an der Pinne nicht gelangen. Fataler Fehler. Zudem lernte ich schmerzhaft eine neue Eigenschaft der 5m Wellen kennen. Bis jetzt waren die Wellen immer harmonisch gelaufen, aber diese hier liefen langsam an und fielen dann hinter dem Kamm steil ab. Das hat dazu geführt, dass ich anfangs mehrere regelrechte Sprünge

mit dem Boot vollführte. Für kurze Augenblicke hing ich schwerelos in der Luft und landete dann unsanft auf dem Deck, nachdem Folki mit einem Riesenplattsch, als hätte man es aus 5m Höhe in Wasser geworfen, aufprallte. Dass dabei nichts kaputt ging, erstaunt mich nach wie vor. Doch Folki gab alles, spürte es vielleicht, worum es ging. Das war kein Spaß mehr. Hier ging es darum, das Meer oder wir beide.

Mit zwei blauen Augen, vielen Kratzern aber reich an Erfahrungen, retteten wir uns in den Farsundfjordund benötigten den ganzen Folgetag zum Aufräumen und Klarschiff machen.

Dann schlief der Wind ein und die Weiterfahrt, auch viel unter Motor, verlief angenehm. Vor Starvanger hatte ich sogar moderaten Südwind und als ich endlich im Inneren Weg nach Bergen war, konnte nichts mehr passieren.

Schon weit vor Bergen wurde ich dann von meiner norwegischen Freundin und einigen Bekannten mit Booten und lautem Getute empfangen und in den Hafen geführt. Ich hatte Tränen in den Augen, weil ich es wirklich geschafft hatte. Stolz auf Folki und auf mich, fuhr ich unter der Askoy-Brücke vor Bergen hindurch.

Ich blieb eine Woche bei besten Wetter. Wir waren viel draußen, haben geangelt und gegrillt. Ein Freund aus Hamburg kam noch für ein paar Tage mit dem Flugzeug, und es war eine herrliche Woche in Bergen.

Vor der Rückfahrt hatte ich Magendrücken. Aber das war dann ganz unbegründet, weil eine Flautenperiode dazu führte, dass ich fast die gesamte Strekke bis Lillesand mit dem Motor fuhr. Nur vor Lindesnes, das ich dieses mal küstennah umrundete, kamen noch einmal, wie zum Abschied, Wind und Wellen von Achtern. Aber kaum war ich um die Ecke, war es mit den Wellen auch vorbei.

Nach Lillesand bin ich dann am Folgetag die Blindleia hochgefahren. Wunderschön, wie überhaupt die gesamte Landschaft in Norwegen mich tief beeindruckt hat. Weil es der letzte Abend in Norwegen sein sollte, wollte ich noch mal in einer Bucht ankern. Ohne Segel und unter Motor, fuhr ich unter langsamster Geschwindigkeit in eine Bucht. Ständig schaute ich links und rechts ins Wasser wie flach es war. Dann machte mein Motor plötzlich komische Geräusche. Ich klettere nach hinten, schaue hinunter und konnte aber nichts Verdächtiges entdecken. Da gibt es ein Geräusch oben hinter mir. Ich drehe mich um, schaue nach oben und sehe das Stromkabel, daß bereits meine beiden Topwanten durchgeschweißt hatte. Weil ich beim Motor bin, lege ich sofort den Rückwärtsgang ein und volle Fahrt zurück. Ich drehe mich um und das E-Kabel hängt noch. Ich tuckere aufgeregt aus der Bucht, immer nach oben schauend und mich über mich selber ärgernd. Ohne Topwanten kann ich nicht übers Skagerrak. Ich laufe zurück nach Lillesand. Leider ist es Freitag Abend. Ich frage Leute nach dem Wo und Wie. Man empfiehlt mir die private Marina, weil dort Einheimische sind, die mir vielleicht helfen können.

Machen wir es kurz. Neu ging

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT- MØLLER

NEW FUNCTION - NEW CLASSIC - CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

SIE KÖNNEN ZWISCHEN 3 VARIANTEN DES NORDISCHEN FOLKEBOOTES WÄHLEN
GANZ GFK - KOMBINATION GFK/HOLZ - GANZ HOLZ

ALLE NORDISCHEN FOLKEBOOTE VON BRANDT- MØLLERS BÅDEBYGGERI SIND VON DÄNISCHEN BOOTSBAUERN GEBAUT- VON UNTEN BIS OBEN -
WIR BAUEN NUR BOOTE IN SPITZENQUALITÄT UND AUS BESTEN MATERIALIEN
KOMMEN SIE NACH JÆGERSPRIS UM UNSERE SCHÖNEN BOOTE ANZUSEHEN

BRANDT-MØLLERS BÅDEBYGGERI - SKOVNÆSVEJ 6 - 3630 JÆGERSPRIS
TEL: 4731 0677 - FAX: 4731 7782 - E-MAIL: bmb@image.dk

BRANDT-MØLLERS BÅDEBYGGERI · BMB · DENMARK

nicht, weil man die speziellen Folkebootteile hier nicht bekommt. Also reparieren. Mit zwei Stücken Wantendraht gleicher Stärke und je 2 Drahtklemmen oben und unten müsste es gehen. Das nächste Problem war an die kaputte Stelle zu gelangen. Mastlegen war zu teuer. Mast raufklettern ging nicht. Dann die zündende Idee. Ich suchte mir einen senkrecht ins Wasser abfallenden Felsen, fixierte das Boot und zog oben über dem Felsen den Mast an die Wand. Selber kletterte ich von rückwärts den Felsen hoch und seilte mich an der Vorderseite bis zur schadhaften Stelle ab. So hing ich in 8m Höhe. Alles ging gut und als ich die Wanten spannte, war ich ein glücklicher Mann. Die Sache hat bis nach Lübeck durch Wind und Sturm auf der Ostsee gehalten und wird erst von mir im Winterlager, wenn der Mast liegt komplett erneuert.

Das Ganze hatte mich zwei Tage gekostet und inzwischen hatte sich das Wetter verschlechtert. Ich musste eine geschlagene Woche in Lillesand bleiben, bis der Wetterbericht für eine einzige Nacht Entwarnung gab. Nachmittags um 18 Uhr brach ich auf und motorte die ganze Nacht übers Skagerak. Ich habe Sternschnuppen gesehen, sah Sonnenauf- und Untergang und entdeckte das Meeresleuchten bei Nacht. Als würde man in den Sternenhimmel schauen, sah es aus, wenn man in klare Wasser blickte. Wie herum schwimmende Glühkäfer. Ein eigener Kosmos.

Die Stürme auf der Ostsee konnten mich nicht mehr schrecken, weil die Wellen klein waren. Ich hatte anderes überstanden. Nach genau sechs Wochen erreichte ich Lübeck und es kam mir vor, als hätte es diese Reise nie gegeben. Vielleicht hatte ich alles nur geträumt oder einen Dokumentarfilm über jemanden gesehen, der das gemacht hatte. Und doch fühle ich in mir, dass sich was verändert hat. Der, der auszog das Fürchten zu lernen, ist als ein anderer zurück gekehrt und ich bin froh über jeden Fehler, und es waren reichlich viele, den ich machte, über jedes Problem, dass ich lösen durfte. Denn nichts lehrt mich mehr, als das Leben selbst, und die See ist eine strenge Lehrerin und verzeiht keinen Fehler.

Für mich war diese Reise auch eine Testfahrt. Würde ich lange Zeit auf engen Raum leben können? Komme ich mit dem Allein sein zurecht? Ist Segeln der Weg? und andere Fragen, mit denen ich losfuhr. Heute kann ich ja zu allem sagen und nicht nur einfach ja, sondern es hat mir prima gefallen, ich bin begeistert und will mehr.

Damit beginnt der zweite Teil meines Plans. Schweren Herzens werde ich Folki verkaufen. Man kann keine Weltreise mit einem Folkeboot machen. Dann werde ich mir ein hochseetaugliches Schiff kaufen und in einem Jahr, sofern alles klappt, für zwei Jahre um die Welt segeln. Das ist der Plan, der Traum, aber vieles kann noch dazwischen kommen. Aber das wird nur den Abfahrttermin verschieben, die Reise selber wird stattfinden.

Bis dahin ganz liebe Grüße aus Lübeck

Frank Becking

Qualität ist unser Antrieb!

DOYLE RAUDASCHL SEGELMACHER

SEGELMACHER

DM Warnemünde: 1., 4., 6., 10. Platz
Kieler Woche: 1. Platz
Berliner Meisterschaft: 1., 2., 3., 4., 5., 7. Platz

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

Walter Muhs
Mönchenbrückstr. 3
D-24837 Schleswig
Tel.: 0049-171-6437730

Raudaschl Nautic
Ges.m.b.H. & Co.KG
Ried 155, A-5360 St. Wolfgang
Tel.: 0043-6138-2333, Fax: 0043-6138-305340
www.raudaschl.co.at

DOYLE RAUDASCHL SEGELMACHER

Eine (legale) Zugwagenalternative fürs Folkeboot

Der Volkswagentransporter Typ 5: Ein vielseitiges Nutzfahrzeug für Gewerbetreibende, ein bequemes Reiseauto für die Familie und jetzt auch ein robustes Zugpferd für unseren schweren Brocken...

Der in Deutschland besonders beliebte VW-Bus T5 kam bisher - zumindest offiziell - nicht als Zugfahrzeug in Frage. Mit den 2,5-Liter Dieselaggregaten genehmigt Volkswagen zwar eine rechnerisch ausreichende Anhängelast von 2.500 Kilogramm bei üppigen 12 % Steigung, begrenzt das zulässige Zuggewicht jedoch auf lediglich 5.200 kg. Bei einem Multivan mit der 174 PS-Dieselmaschine und Cruise-Ausstattung (Leergewicht 2.400 kg) verbleibt im Fahrzeug eine Nutzlast von nur 300 Kilogramm; eindeutig zu wenig für eine starkwindtaugliche Regattacrew mit Gepäck.

Eine signifikante Überladung kostet Bußgeld und im schlimmsten Fall den Versicherungsschutz, was weitreichende Folgen haben kann.

Ich habe im Juni 2006 in mehreren E-Mails und Briefen an Volkswagen versucht, eine Erhöhung der Anhängelast auf 2.700 kg und des Zuggewichtes auf 5.500 kg - bei Reduzierung der Steigung auf 8 % - zu erreichen, weil ich mir selbst einen T5 Multivan zulegen wollte. Leider zeigte sich VW wenig kooperativ. Laut Aussage des Werkes ist eine Erhöhung der Anhängelast - selbst bei Reduzierung der Steigung - konstruktionsbedingt nicht möglich. Außerdem übernimmt VW keinerlei Garantie auf das Fahrzeug bei nachgewiesener Überschreitung der Anhängelast.

Per Zufall stieß ich auf einen Artikel in der Fachzeitschrift „Transporter“ (Ausgabe 05-2006). Hier wurde ausführlich über die Erhöhung der Anhängelast beim T5 auf bis zu 3,5 Tonnen berichtet wurde. Das zulässige Zuggewicht sollte auf bis zu 6,5 Tonnen steigern lassen. Erreicht wird diese deutliche Steigerung durch die Montage eines deutlich verstärkten Anhängebocks mit fest montiertem Kugelkopf. Das Garantieproblem wird dadurch gelöst, dass zum Lieferumfang der Kupplung eine Garantieversicherung über 3 Jahre und max. 100.000 km gehört, die sämtliche Schäden am Fahrzeug abdeckt, die auf eine Erhöhung der Anhängelast zurückzuführen sind. Inklusiv Montage, Garantieversicherung und TÜV-Abnahme kostet die Kupplung cirka 1.800 EUR, also eine ganze Stange Geld.

Da derzeit noch kein deutsches Gutachten vorliegt (hierfür benötigt der deutsche TÜV offensichtlich mehrere Monate) ist die Eintragung bis auf Weiteres nur per Einzelabnahme möglich. Da ich diese Eintragung - aufgrund der Absage von VW - für riskant hielt, hat die Fa. Venta Supply aus Rheine (deutscher Importeur der Kupplung) eine schriftliche Garantie für die problemlose Eintragung der Kupplung mit den entsprechenden Erhöhungen von Anhängelast und zulässigem Zuggewicht ausgestellt.

Erst mit dieser Garantie habe ich mich an den Kauf des Fahrzeuges gemacht. Hierzu ein Tipp für Multivan-Interessenten: Im Internet finden sich einige Anbieter, die sich auf den Verkauf von sogenannten Jungfahrzeugen spezialisiert haben. Im Vergleich zum Listenneupreis lassen sich bei Autos mit einem Alter von sechs bis neun Monaten und Laufleistungen von 10 - 20.000 km Einsparungen von rund 30 % erzielen. Wer einen Neuwagen möchte, sollte über einen EU-Import nachdenken.

Die Abnahme der Kupplung beim TÜV in Rheine war dann tatsächlich kein Problem, der Prüfer hat eine Anhängelast von 3.000 kg genehmigt, die Begrenzung des Zuggewichtes fiel komplett weg. Der freundliche TÜV-Prüfer erklärte mir zusätzlich, wie ich auch noch eine 100 km/h-Zulassung für mein Gespann erhalte. Auch die erforderliche Eintragung

der Kupplung beim Straßenverkehrsamt war kein Problem. Ab sofort darf ich mit meinem Multivan auch ohne Angst vor Ärger mit TÜV und Versicherung jetzt volle 3 Tonnen ziehen und trotzdem noch 600 kg im Fahrzeug zuladen.

Christian Goecke
F-GER 1033

Weite Wege übers Land sind das Schicksal vieler Regatta- und Urlaubssegler. Entnervend langweilig, wenn man nur 80 km/h schnell trailern darf. Wie man seinen Folke-Trailer mit einer Tempo 100 Zulassung ausstatten kann, beschreibt uns Kiki Goecke

Wie man ein Folke 60 Knoten schnell macht

Im Zusammenhang mit der 3-Tonnen-Kupplung für meinen Multivan habe ich mich mal erkundigt, unter welchen Voraussetzungen eine 100 km/h-Zulassung für einen Folkeboot-Trailer erzielbar ist. Die hier gemachten Angaben sind ohne Gewähr und basieren auf den Aussagen eines Prüfers beim TÜV in Rheine.

Zunächst hier in Stichworten die technischen Grundvoraussetzungen, die für die 100 km/h-Zulassung eines Folkeboot-Trailers erforderlich sind:

- Zugfahrzeug muss grundsätzlich mit einem ABS-System ausgerüstet sein
- Reifen am Anhänger dürfen nicht älter als 6 Jahre sein
- Reifen am Anhänger müssen bei 120 km/h ausreichende Traglast aufweisen
- Anhänger-Achsen müssen hydraulische Stoßdämpfer haben

In dieser Kombination darf das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers maximal das 1,1-fache Leergewicht des Fahrzeuges betragen.

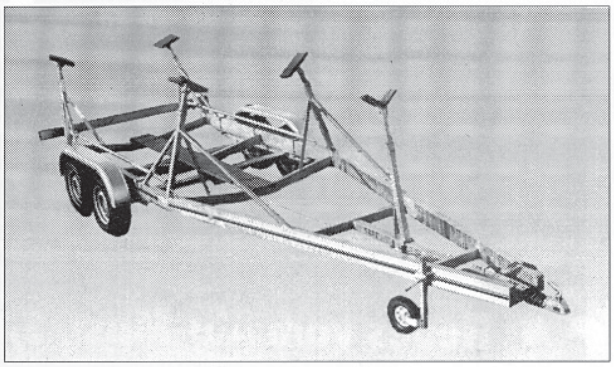
Der Faktor lässt sich auf 1,2 steigern, sofern zusätzlich eine so genannte gespann-stabilisierende Anhängevorrichtung (Anti-Schlingerkupplung) montiert wird. Wer ein Fahrzeug mit ausdrücklich gespannstabilisierendem ESP hat (muss bei einer Kontrolle nachgewiesen werden), braucht keine besondere Anhängevorrichtung am Trailer.

Zur Verdeutlichung der Situation einige Gewichtsbeispiele für Folkeboot-Trailer:

Zulässiges Gesamtgewicht des Trailers (kg):
2.500 2.600 2.700 2.800 3.000
erf. Leergewicht des Zugfahrzeuges bei Faktor 1,1 (kg)
2.272 2.363 2.454 2.545 2.727
erf. Leergewicht des Zugfahrzeuges bei Faktor 1,2 (kg)
2.083 2.167 2.250 2.333 2.500

So viel zur Theorie, doch wie sieht es in der Praxis aus? Wie kann ich meinen Trailer umrüsten bzw. umbauen lassen?

Hierzu als Beispiel der Umbau meines eigenen Bootstrailers mit dem Multivan T5 als Zugfahrzeug:
Nach Wiegung auf einer geeichten Waage wiegt mein regattaklares Boot mit allem benötigten und tatsächlich an Bord befindlichem "Geraffel" und dem Trailer zusammen 2.650 Kilo. Der



Trailer, starker Charakter, sportlich, ausdauernd und hart im Nehmen, sucht anspruchsvolles Schiff für gemeinsame Unternehmungen.
Zuschriften an ...

HARBECK Ihrem Boot zuliebe

Herrmann Harbeck, Fahrzeugbau GmbH
83329 Waging am See (08681) 40 90 , Fax (08681) 40 92 09

Werksniederlassungen:
5020 Salzburg, 0662 / 38 75 10 . 84709 München, 089 / 150 43 83 . 21031 Hamburg, 040 / 738 28 58

Anhänger ist ein Einzelbau aus Stahl, den ich zusammen mit Jocki Hellmich (siehe Interview in FN 02/2004) im Jahr 1999 gebaut habe. Als zulässiges Gesamtgewicht haben wir damals 3.000 kg eintragen lassen, die Reifen sind von 1999, Stoßdämpfer haben wir damals nicht eingebaut.

Das Zugfahrzeug (VW-Bus) bringt gemäß Fahrzeugpapieren 2.400 kg auf die Waage. Macht bei Faktor 1,1 ein maximales Gewicht des Anhängers von 2.640 kg oder bei Faktor 1,2 ein maximales Gesamtgewicht des Hängers von 2.880 kg.

Zunächst entschieden wir uns, das zulässige Gesamtgewicht des Hängers von 3.000 auf 2.700 kg ablasten zu lassen. Da die Achsen des Anhängers schon mit Anlenkungshebeln für hydraulische Stoßdämpfer ausgerüstet waren, mussten hier nur Stoßdämpfer nachgekauft und entsprechende Aufnahmegabeln am Anhänger angeschweißt werden.

Die inzwischen sieben Jahre alten Reifen mussten ausgetauscht werden, obwohl sie weder porös noch abgefahren waren. Außerdem wurde die gesamte Zugvorrichtung mitsamt Auflauf- und Handbremse gegen eine gespannstabilisierende Anti-Schlingerkupplung ersetzt.

Die TÜV-Abnahme war kein großes Problem. Kurze Sichtkontrolle des Anhängers und der neu verbauten Komponenten, Bericht schreiben lassen und dann mit diesem Bericht, dem Fahrzeugschein und der Betriebserlaubnis (ähnlich Fahrzeugbrief) zum Straßenverkehrsamt. Hier erhält man dann die begehrte 100 km/h-Plakette nebst dem Kreis-Siegel und darf ab sofort schneller fahren als die Brummis. Die Kosten für die gesamte Aktion lagen bei ca. 2.000,-. Die Änderungen können von jedem auf Anhänger spezialisiertem KFZ-Betrieb durchgeführt werden.

Übrigens: Seit 2006 braucht nur noch der Anhänger die 100 km/h-Plakette. Allerdings ist der Fahrer selbst dafür verantwortlich, dass sein Zugfahrzeug die geforderten Merkmale (ABS und entsprechendes Leergewicht) erfüllt. Diese Neuerung ist insbesondere für Eigner wichtig, die sich ein Zugfahrzeug ausleihen wollen. Sie dürfen mit Ihrem 100 km/h-Trailer jetzt in Kombination mit jedem geeigneten Fahrzeug ziehen.

Gemäß Recherche (www.verkehrsportal.de) gelten die folgenden Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen für ein Folkeboot-Gespann (PKW und Anhänger) außerhalb geschlossener Ortschaften:

Geschwindigkeitsüberschreitung	Bußgeldregelsatz	Punkte	Fahrverbot
bis 10 km/h	15 EUR	-	-
11 - 15 km/h	25 EUR	-	-
16 - 20 km/h	40 EUR	1	-
21 - 25 km/h	50 EUR	1	-
26 - 30 km/h	60 EUR	3	-
31 - 40 km/h	100 EUR	3	1 Mon.

Eine weitere Fortführung ist nicht sinnvoll, mit mehr als 120 km/h beginnt meiner Ansicht nach ohnehin schon ein ernsthaftes Risiko für die eigene und fremde Sicherheit. Geschwindigkeitsüberschreitungen innerhalb von geschlossenen Ortschaften sind immer teurer als außerhalb und führen schon schon ab 26 km/h zu einem einmonatigen Fahrverbot.

- alle Angaben ohne Gewähr -

Christian Goecke
F-GER 1033

Detail Schlingerkupplung

Detail Stoßdämpfer

Diskussion erwünscht: Ein Beitrag aus individueller Sicht zu einem brisanten Thema

ALU-Mast für das Folkeboot? *von Heino Haase*

Ich möchte mit diesem Artikel zur Versachlichung und besserem Verständnis des Themas ALU-Mast beitragen und den aktuellen Stand der „Dinge“ weiter geben.

Dieser Beitrag hat nicht die Aufgabe, einen Vergleich zwischen Holz und ALU-Mast anzustellen.

ALU-Masten kann man seit einigen Jahren in Schweden kaufen. Ein schwedischer Segler hatte über einen ALU-Mast für das Folkeboot eine Doktorarbeit geschrieben. Nach diesen Ausführungen sollte ein ALU-Mast gebaut werden. Nun bedarf es eines Regelwerkes (wie eben alle technischen Dinge für das Folkeboot in den RULES geregelt sind), um stets auf jedem Folkeboot alles gleich zu haben. Günther Ahlers, seinerzeit Chefvermesser des DSV, hatte diese Aufgabe übernommen und aus der dicken Doktorarbeit griffige Regeln geschrieben. Dabei sind einige Dinge festgeschrieben worden (übernommen aus der Doktorarbeit), die technisch nicht zu einander passen. Doch dazu später.

Es wurden also Masten produziert, die den speziellen Regeln für einen ALU-Mast entsprechen sollten. Zum Beispiel darf der ALU-Mast (so steht es immer noch in Regel 6.2.7.) in Längsrichtung zum Boot nicht weniger als 22mm und nicht mehr als 30mm biegen, in Querrichtung nicht weniger als 27mm und nicht mehr als 40mm, bei Auflage am Lower- bzw. UpperPoint und Belas-

tung mit 25kg am Forestay Point. Warum für ALU-Masten überhaupt eine Biegung vorgegeben wurde (und diese in Querrichtung mehr sein soll als in Längsrichtung des Mastes!), darüber gibt es unterschiedliche Versionen. Im Regelwerk für Holzmasten gibt es Vorgaben zur Mastbiegung nicht.

Diese schwedischen ALU-Masten der Fa. Benns kann man immer noch kaufen. Nur ist es so, dass bei diesen Masten die maximale Biegung schon nach kurzer Zeit des Gebrauches überschritten wird. Streng genommen entsprechen sie nicht den RULES.

Seit einiger Zeit wird von der Haase-Segel GmbH, ein ALU-Baum für das Folkeboot verkauft. Dieser wurde in Zusammenarbeit mit JohnMast, Dänemark, entwickelt und wird wegen seiner Steifigkeit bei gleichzeitig verhältnismäßig geringem Gewicht (entsprechend der Regel 6.3.5) auf diversen Folkebooten gesegelt. Wegen der Nachfrage nach dem Baum (und der ständigen Anfrage nach ALU-Masten) wurde über die Produktion eines ALU-Mastes nachgedacht. Dazu wurden die RULES ausgiebig studiert und schließlich ein Presswerkzeug zur Fertigung von Profilen ge-

fertigt und Mastrohlinge hergestellt. Danach begannen Versuche mit der Verjüngung. Auch diese ist in der Regel 6.2.3 und 6.2.4 festgelegt. Soweit so gut.

Oder gar nicht gut. Denn es stellte sich heraus, dass sich die Regel 6.2.7. (Biegung des Mastes) und Regel 6.2.4 (Querschnittmaße im Topbereich) nicht unter einen Hut bringen lassen. Jedenfalls nicht ohne den Mast erheblich zu verteuern.

Denn wenn die Biegung in Längsschiffrichtung nicht mehr als 30mm sein darf, muss das Aluminium eine gewisse Steifigkeit haben. Die zur Erfüllung der Biegung notwendige Legierung, unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Querschnittmaße, lassen es aber nicht zu, die Verjüngung auf das max. Maß gem. Regel 6.2.4 von 70mm in der einen und 80mm in der anderen Richtung (gemessen beim Upper Mast Point, also im Top) zu bringen. Wenn der Mast nicht nach kurzer Zeit Spannungsrisse bekommen soll, werden die Maße von 70 bzw. 80mm überschritten. Es ist nach dem heutigen Stand der Regeln technisch nur mit erheblichem Kostenaufwand möglich einen regelkonformen ALU-Mast zu fertigen, der eine vorgeschriebene geringe Biegung aufweist und gleichzeitig in der Verjüngung die verlangten Topdurchmesser einhält. Trotzdem wurden von JohnMast, damit die „Sache“ mit den ALU-Masten weitergeht, drei Masten hergestellt und auch auf Booten gesegelt. Unter anderem auch auf meinem Boot „Relaxed Rabbit“. Als ich den Mast auf mein Boot stellte, war mir die Problematik mit der Regel 6.2.4 noch nicht bekannt. Der Mast ist in einer Richtung ca. 4 und in der anderen Richtung ca. 12mm zu dick, wie ich später (nach zwei Regatten) bei einer Kontrollmessung feststellen mußte.

Da nur die NFIA, also die internationale „technische Überwachungsstelle“ für das Folkeboot, über Regeländerungen entscheiden kann, habe ich Anfang November 2006 an die NFIA einen An-

trag gestellt, die Regeln 6.2.3 und 6.2.4 zu ändern. Gleichzeitig habe ich auch beantragt, die Regel 6.2.3. (Beginn der Verjüngung) und Regel 6.2.6. (außen laufende Fallen) zu ändern. Über diesen Antrag wurde in einer Sitzung der NFIA am 9. Nov. gebrütet. Auf der gleichen Sitzung wurde von den Dänen ein Antrag auf Regeländerung eingebracht, der (unabgesprochen) meine Änderungsanträge bereits in einen neuen Regeltext gegossen hatte. Diese Regeltexte liegen der NFIA zur Bearbeitung vor.

Die Mitglieder der NFIA wollen sich nun vor Ort, bei einem Mastenbauer, z.B. JohnMast, über die gesamte Materie informieren. Mit einer Entscheidung in der Sache ist nicht vor März 2007 zu rechnen, und da es um eine gravierende Regeländerung geht, mit Inkrafttreten keinesfalls vor Ende 2008. Gleichzeitig ist im Gespräch, den jetzigen John ALU Mast vorläufig, auch für Ranglistenregatten, zuzulassen.

Auf der JHV der Deutschen Folkebootvereinigung wurde am 25. Nov. vom Mitglied der NFIA und Sportwart Stefan Rosehr über den Sachstand des ALU-Mast berichtet. Über dieses Thema wurde anschließend heftig und kontrovers diskutiert. Viele Anwesende wurden mit diesem Thema erstmalig konfrontiert. Für diese Segler hatte sich das Thema noch nicht erschlossen, wie sollte es auch. Es war z. B. die Rede davon „...mit einem ALU-Mast machen wir das Folkeboot kaputt“. Ich halte es für förderlich, das Für oder Wider eines ALU-Mast mehr mit sachlichen als emotionalen Argumenten zu führen.

Es gibt in der Tat viele stichhaltige Argumente gegen den ALU-Mast, jedoch auch viele dafür. In meiner Eigenschaft als Flottenobmann und häufig auf wechselnden Revieren segelnder Regattasegler höre ich viele Meinungen von Folkebootseglern zum Thema ALU-Mast. Eigner, die ein schönes Holzboot besitzen oder viel Holz auf ihrem Boot haben, lehnen den ALU-Mast oft ab. Das ist verständlich und nachvollziehbar. Auch die Meinung, zu einem geklinkerten Boot passe kein ALU-Mast kann man akzeptieren. Es gibt aber mindestens eine gleich große Anzahl Folkebooteigner die sich gern einen ALU-Mast auf ihr Boot stellen würden. Dafür gibt es viele Gründe: man hat keine Zeit zur Pflege eines Holzmastes oder kein Geld um den Mast vom Bootsbauer pflegen zu lassen. Es gibt auch Segler die ihren Mast in einem Winterlager lagern, in dem die Wanten, Stagen und Jumpstagspreize abgebaut sein müssen. Das wäre mit einem ALU-Mast ganz einfach. Der Pflegeaufwand minimiert sich bei einem ALU-Mast dramatisch und als Regattasegler muss man auch nicht so pingelig beim Mastlegen und -stellen sein. Es gibt auch Segler, besonders ältere, die Ihr Segel mit Rutscher im Mast setzen und bergen möchten (damit nicht alles an Deck zu liegen kommt). Das alles ist mit einem ALU-Mast zu realisieren.

Ein starkes Argument für den ALU-Mast, so meine ich als Segelmacher und Regattasegler, ist die große Chancengleichheit zwischen den verschiedenen Regattabooten, die mit einem ALU-Mast ausgerüstet sein werden. Warum? Nun, mit einem ALU-Mast hat jeder den gleichen Mast an Bord. Heute ist es doch so, wer einen schlechten Holzmast hat (Biegung nur oben, zu weich oben oder unten oder insgesamt, zu hart für das Segel usw.), hat auch schlechtere Chancen gegen Boote mit gleichmäßig biegenden Masten. Ein immer gleich biegender ALU-Mast auf jedem Folkeboot dient letztendlich auch der Fairness untereinander. Dabei denke ich an Zeiträume von 5, 10 oder 15 Jahren, in denen das eintreten wird.

Arved Fuchs unterwegs

384 Seiten, 107 Fotos
€ 12,- (D)
ISBN 3-7688-1849-7

Mit seiner Dagmar Aaen, im Heißluftballon und auf Skiern folgt Arved Fuchs den Spuren früherer Polarforscher. Schnee, Einsamkeit und Sturm fordern Fuchs und seine Crew immer wieder zu ungewöhnlichen Leistungen heraus – ein Lesevergnügen für jeden Abenteuerfreund.

Bezwingerin der Meere

250 Seiten, 42 Fotos
€ 12,- (D)
ISBN 3-7688-1848-9

Keiner ahnte etwas von dem abenteuerlichen Plan der Stuttgarterin, als erste Deutsche die Welt allein auf der schwierigen Route von West nach Ost zu umsegeln. Nach 338 Tagen mit extrem harten Bewährungsproben und 31 834 zurückgelegten Meilen landete sie wieder in Brest. Für die Reise erhielt sie zahlreiche Ehrungen und Auszeichnungen.

Jetzt im Buch- und Fachhandel

DELIUS KLASING

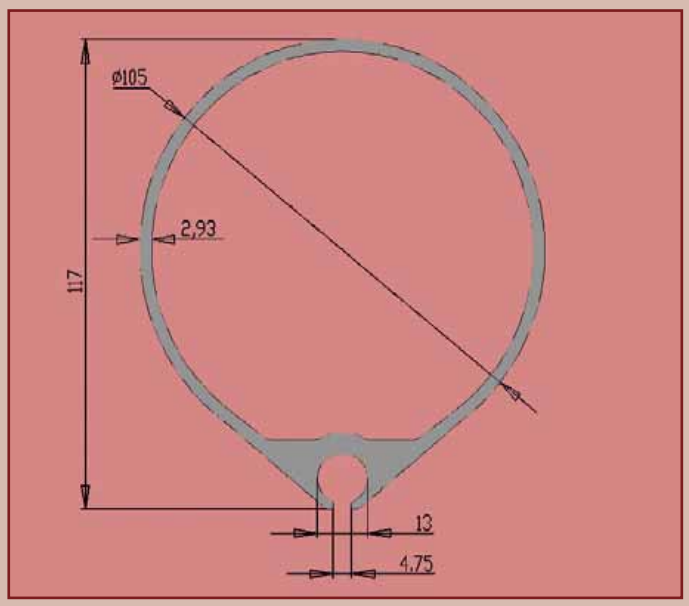
InfoLine 0521/55 99 11 · Fax 0521/55 91 14 · www.delius-klasing.de/shop

Da erst drei Masten von JohnMast auf Folkebooten gesegelt werden, können nicht drei Masten gebrochen sein, wie auf der JHV kolportiert wurde.

Wie verhält sich ein ALU-Mast ?

Aus meiner bisherigen Erfahrung kann ich sagen, ein Folkeboot mit ALU-Mast ist nicht langsamer als mit Holzmast. Mir fehlt jedoch noch Erfahrung bei viel Wind und Welle. Entscheidend ist natürlich, dass die Vorliekkurve des Großsegels der geringen Biegung des ALU-Mast angepasst ist. Die segelbare Höhe ist mindest genau so gut wie mit einem, auch biegsamen, Holzmast. Das Steuerfeeling ist angenehm.

Auch bei der geringen Verjüngung ist es möglich, den Top des Mastes über das Achterstag etwas nach achtern zu ziehen, damit sich das Segel öffnen kann. Das Öffnen wird jedoch nicht von allein geschehen, wie es bei einem weichen Holzmast möglich ist. Ich habe bei meinem Segeldesign der geringen Biegung des ALU-Mast und dem notwendigen Twist Rechnung getragen.



Auch wenn die Regeln geändert werden, wird die zukünftige Biegung des Mastes (aufgelegt auf zwei Böcken jeweils am Lower-, bzw. UpperPoint Messmarke - Nut oben - und mit 25 kg beim Vorstagbefestigungspunkt beschwert – Regel 6.2.7) nur wenig mehr als 30mm werden. Das liegt an der Form und dem Meter-Gewicht des Profils, dem vorgeschriebenen Gesamtgewicht (37 kg) und der Wandstärke. Das ist aber auch kein Beinbruch, wenn das Großsegel entsprechend geschnitten ist. Außerdem ist es Tatsache, dass weniger Biegung auch weniger Durchhang des Vorstags bedeutet.

Damit der ALU-Mast im Top nicht zu leicht wird, ist ein Mindesttopgewicht vorgeschrieben. Wenn der Mast bei der unteren Messmarke aufgelegt wird, darf er nicht weniger als 17,5 kg auf die Waage bringen. Gemessen an der oberen Messmarke. Regel 6.2.9

Ich hoffe, mit meinen Ausführungen mehr Wissen über die Materie ALU-Mast vermittelt zu haben.

Im Übrigen beschäftigen wir Folkebootsegler uns heute mit einer Technik, die schon dabei ist zu veralten. Heute gibt es schon auf in Serienyachten Carbonmasten und die Preise nähern sich denen für ALU-Masten an. Aber über Carbonmasten werden wir erst in ca. 40 Jahren reden.

Heino Haase

Pfiffig aber verboten:

Höhenverstellbarer Mastfuß

Mit Schreiben vom 18.10.06 informiert die NFIA darüber, dass ein dänisches Boot bei einer Regatta mit einem höhenverstellbaren Mastfuß „erwischt“ wurde. Der Mastfuß ließ sich manuell um 10 mm in der Höhe verstellen. Der Effekt dabei: Die Wanten- bzw. Riggspannung lässt sich verändern, was insbesondere auf Downwind-Kursen von Vorteil sein könnte.

Die NFIA bzw. der Skandinavische Seglerverband hat festgestellt, dass diese Vorrichtung gegen folgende Regeln verstößt: 1.11, 1.42, 1.81, 6.1.5, 7.30, 7.40, 8.30 und 12.10. Das Boot wurde disqualifiziert, der Messbrief wurde für ungültig erklärt.

Allgemein gilt: Jegliche Vorrichtungen, die ein Verschieben des Mastes (während der Regatta) in horizontaler, vertikaler oder Längsschiffsrichtung ermöglichen, sind ausdrücklich verboten. Bei den üblichen T-förmigen Mastfuß-Schienen müssen die Schrauben so dicht wie eben möglich an die Vorder- bzw. Hinterkante des Mastes gesetzt werden.

Christian Goecke
- Technischer Obmann -

Am 03.11.2006 verstarb friedlich mein bester Freund und begeisteter Folkeboot-Segler Gerhard Lazak.

Als Vorschotmann bei Dir an Bord, segelten wir zusammen viele hochwertige Regatten außerhalb Berlins, mit Freude und Spaß an unserem schönen Sport. Gerhard war ein aufrichtiger, hilfsbereiter und verlässlicher Freund, dem ein dankender Händedruck mehr wert war als viele Worte.

Es war eine schöne und aufregende Zeit mit Dir Gerhard! Ich danke dem Schicksal dafür und gedenke der Zeit, die ich mit Dir, Gerhard, verbringen durfte!

Werner Behnke / FG 488

Rückspiegel

Die Deutsche Meisterschaft 2006 in Warnemünde aus Berliner Sicht

Ein Telegramm von Stefan Klabunde

Schon Ende letzten Jahres erfüllte eine leichte Spannung die Berliner Flotte! Warnemünde 2006 – Unsere Chance ---- Quasi vor der Haustür--- Gutes, anspruchvolles Revier --- Wer macht mit? --- Die`O3er um Chr. Nielsen schmiedeten schon Pläne --- Die Wettfahrtleitung in Händen der Stössenseer – umso besser --- Direktanfragen möglich! --- Alles klar! --- Quartiere buchen ---
Jahresurlaub klären --- Quali erfüllen --- Kein Problem --- Genug Regatten im Vorfeld ---- Dann das Frühjahr --- Auftakttraining der 10 Besten ---- Flaute ---
aber Ziele stecken ist wichtig -- Dann jedes Wochenende im Mai Regatta! ------ Familienstress!!!! ---- Junge Kadersegler plötzlich dabei, um noch Quali zu schaffen --- Donnerwetter, sind die gut! --- Testen der neuen Segel --- Trimmen ohne Ende --- Fragt mal Christoph, der fast jede Wettfahrt ein Segel tauschte --- Viel Wind war auch dabei --- Wie in Warnemünde ???? ---- Einige segelten noch Kieler Woche + Trudelmaus --- Christoph testet weiter --- Diesmal neues Schiff ----- Und der Schliff ?? --- Armer Torben, armer Björge ---- Weiterschleifen!! --- Andere waren eine Woche früher in der Yachtresidenz zum Trainieren --- Torben schleift immer noch! --- lange Festmacher brauchts, sehr lange --- Und dann ging's los --- Vermessung --- Was, Boot zu leicht? --- Die Tauchschule verkauft Blei ohne Ende -- Und die Segel ? ---- Stimmen nicht ? --- O.K. dann strecken --- Jetzt noch mal messen --- Passt schoa! --- Die Wettfahrten mit lauen (Berliner) Winden hat jeder, der dabei war, unterschiedlich erlebt --- Die Wettfahrtleitung gab ihr bestes --- Und das Landprogramm?? ---- super war der Berliner Abend am Sa vor den Regatten ----- Schampus auf den Kieler Woche Sieg --- Fast alle Berliner + Anhang waren dabei --- die Terasse voller als gedacht — die 03er gaben eine gute Party --- und schöne Hemden hatten sie auch an ---- Spende vom Vereinsboss ?? – Torben + Björge führten PC-Animation vor --- Hat es was gebracht?? --- vielleicht eher das Schleifen, oder? --- Egal wie`s aussieht… Im letzten Rennen Meister geworden … Chapeau … nun fehlt nur noch der Goldpokal und der San Fransisco-Cup … insgesamt 4 Berliner unter 10 --- Der Weg nach Warnemünde war das Ziel ----

Stefan Klabunde
F 730

Das „Soziale“ am Baldeneysee

Folkeboot Finale 2006 - schon Tradition

Es ist lange Tradition am Baldeneysee, dass Vorschotleute vor den Wettfahrten mit einem ordenlichen Frühstück an Bord bewirtet werden – nicht umsonst sind in der Essener Flotte einige der besten Vorschotleute zuhause.

In diesem Jahr 2006 waren mit sechs auswärtigen Schiffen und einigen Charterern viele Folkebootfreunde von der Möhne, von der Ostsee und aus Berlin unter den Teilnehmern

Bei den Diskussionen, ob denn der oder jener schon überlappt hatte oder nicht, ob backbord vor steuerbord denn immer anzuwenden sei und so weiter, musste auch die Stimme häufiger geölt werden. Der Abend nahm seinen Lauf und die Diskussionen konnten bei nächtlichen Kulisse auf der Terrasse fortgesetzt werden.

Aber am nächsten Morgen wurde auch wieder eine Wettfahrt gesegelt.

Eine sehr gelungene Wettfahrtserie endete wie immer mit einer Preisverteilung: Jürgen Reichert hat das Folkeboot Finale des YCRE gewonnen und Til Urbach den Königs Cup der Folkeboote: eine Gesamtwertung der letzten drei Wettfahrtserien am Baldeneysee.

Ein wunderschöner Segel - Herbst hat seinen Abschluss gefunden.

Heiner Fahnenstich, F664

Was macht ein Seg im Winter?

Anschließend an den Segelsommer mit den „größeren“ Booten beginnt endlich die 2. Segelsaison – das mini-Folkeboot ruft.
Ein besonderer Ruf erfolgte diesmal von Heino Haase aus Lübeck zur inoffiziellen Deutschen Meisterschaft 2006. Immerhin 26 Teilnehmer aus Hamburg, Essen, Berlin, Eckernförde. Lübeck, Kiel usw. trafen sich unter dem Motto – wir wollen Spaß haben und möglichst allen Ärger vermeiden – an der Wakenitz im Lübecker Yacht Club. Mehrere Teilnehmer brachten zur Unterstützung ihre Frauen mit.
Nach dem offiziellen Wiegen der Boote und der Sende-Kanalabsprache (kleinere Schwierigkeiten wurden unbürokratisch gelöst) war alles für das 1. Rennen klar. Das Revier war für unsere Boote hervorragend geeignet, und die 3-köpfige Wettfahrtleitung – der ein besonderer Dank geschuldet ist – war fleißig, kompetent und bediente die ferngesteuerten Startdurchsagen ohne Schwierigkeiten.
Das Wetter zeigte sich von seiner guten Seite, 12 - 14 Grad, Wind 2 - 4, und es ging los. Die vorher ausgelosten 4 Gruppen waren an ihren farbigen Gruppenfähnchen im Topp gut von einander zu unterscheiden, was sich für den übrigen Ablauf als sehr hilfreich erwies. Dazu kam die Sonne heraus und strahlte über der Veranstaltung. Bei der letzten Wettfahrt im Büchsenlicht leuchtete der Himmel in wunderschönen Mustern und die 7 Kirchtürme von Lübeck präsentierten sich in eindrucksvoller Manier. Die nicht segelnden Teilnehmer und die zahlreichen Zuschauer konnten die insgesamt 24 Regatten von der oberen Terrasse des Clubhauses wunderbar überblicken und sich an Kaffee und Tee erfrischen. Mittagessen gab es auch, ein Wettfahrtleiterbüro war vorhanden, für Unterstellung der Boote gesorgt, Parkplatz, Rasen, Bänke, alles da.
Am Abend dann das ausgezeichnete Essen in froher Runde und dazu Informationen über die Entstehungsgeschichte des mini-Folkebootes – prima.

Der 2. Wettfahrttag brachte weniger gutes Wetter, doch die inzwischen eingetretene Rou-

Starten will gekonnt sein

ler

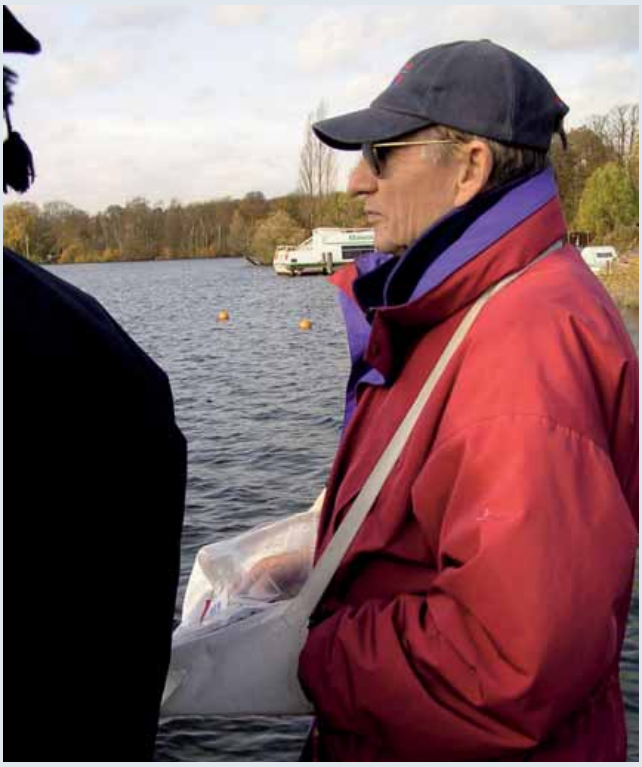
tine sorgte für einen reibungslosen Ablauf trotz schwachen, drehenden Windes und etwas Regen, der aber erst richtig loslegte, als alles abgesegelt war.
Die Spitzengruppe des ersten Tages wurde richtig durcheinander gewirbelt, aber die guten Leute blieben vorn.

Alles in allem eine schöne Veranstaltung, welche den „Lübecker Nachrichten“ einen großen Artikel wert war. Ein großer Dank gebührt allen die zum Gelingen der Meisterschaft beigetragen haben – und das ist nicht wenig Arbeit, die dort eingebracht werden musste!
Auf unser mini-Folkeboot ein dreifaches hipp hipp hurra!

Eberhard Trepczik

Spannend war es immer wieder an der Tonne 1. Diese liegt in ca. 70 m von der Position des Steuermannes entfernt und es ist sehr schlecht einzuschätzen, ob man mit seinem Boot schon hinter der Tonne ist und diese runden kann. Oftmals wird sich verschätzt. Man biegt zu früh ab und es gehen wertvolle Plätze verloren, oder man kommt an den nächsten auf Backbordbug ankommenden Booten nicht vorbei. Manchmal ist es wie im wirklichen Leben.

Fotos H. Schlichting


Heino Haase

ERGEBNISLISTE DM 2006
(24 Läufe)

Platz	Name		SegelNr.
1	Rainer	REHBEHN	417
2	Hans G.	FRIESE	825
3	Heino	HAASE	482
4	Horst	DITTRICH	909
5	Knut	NOMMELS	373
6	Joachim	WEBER	720
7	Heino	PETERS	345
8	Rüdiger	RASMUS	918
9	Michael	FEHLANDT	379
10	Jörg	HÄGER	197

auf zur Zielkreuz

Hans Gebhard sein Boot (beachtet den niederdeutschen Genitiv!)

noch 40 Sekunden

noch 30 Sekunden

Start gelungen

Auf ein Drittes

Ulf Kipcke gewinnt zum dritten Mal die Blau-Gelbe-Kanne der Strander Bucht

Immer sehr nah beieinander: Jürgen Breitenbach (Till, GER 417) und Ulf Kipcke (Ylva, GER 739) im Kampf um den ersten Platz.

Die fünf Wettfahrten um die Blau-Gelbe-Kanne der Strander Bucht boten spannendes Segeln unter sehr unterschiedlichen Bedingungen. Trotz sehr flauer Winde am Sonnabend aus nördlichen Richtungen gelang es Wettfahrtleiter Norbert Petrausch, drei Läufe zum Abschluss zu bringen. Am Sonntag wurden die Seglerinnen und Segler der 20 Folkeboote dann mit konstantem Westwind entschädigt, der zwei schnelle Läufe ermöglichte.

Am Schluss des ersten Regattatages lagen die ersten Boote im Gegensatz zum letzten Jahr, in dem Jürgen Breitenbach mit vier ersten Plätzen souverän gewann, in der Wertung so nah beieinander, dass erst der zweite Tag die Entscheidung bringen musste. Dabei kristallisierten sich vier Boote heraus, die schließlich um den Gesamtsieg kämpften. Die Boote „Ylva“ mit Ulf Kipcke am Steuer, „Paula“ gesteuert von Walther Furthmann und „Till“ mit Jürgen Breitenbach als Steuermann lagen punktgleich auf dem ersten Platz, dicht gefolgt von Horst „Holli“ Dittrich mit der „Caribe to“, der aus Schlei nach Strande angereist war.

Die Entscheidung fiel schließlich im letzten Drittel des fünften Laufs, den Ulf Kipcke mit seiner „Ylva“ gewann. Jürgen Breitenbach, der mit seinem weiteren ersten Platz im vierten Lauf zwischenzeitlich die Führung übernommen hatte, erreichte in diesem Lauf Rang fünf. Dieses Ergebnis bescherte Ulf Kipcke mit 8 Punkten den Gesamtsieg vor Jürgen Breitenbach mit 10 Punkten. Auf Platz drei kam Horst Dittrich mit 12 Punkten dicht gefolgt von Walther Furthmann mit seinem Schiff „Paula“, der 13 Punkte auf seinem Konto hatte. Damit trägt sich Ulf Kipcke erneut in die Siegerliste ein und gewinnt „die Kanne“ nach den Jahren 2002 und 2004 bereits zum dritten Mal.

Auf der traditionellen Seglerparty am Sonnabend, die wieder im Clubhaus des Kieler Yachtclubs in Strande stattfand, feierten über 100 Seglerinnen und Segler sowie geladenen Gäste bis nach Mitternacht. Der Abend erbrachte ein Spendenergebnis von 1100,- Euro über das sich die Organisatoren des FDP-Ortsverbandes gemeinsam mit allen Teilnehmern freuen konnten. „Wir werden in der nächsten Vorstandssitzung über die Verwendung des Geldes einen Beschluss fassen“, kündigte der Vorsitzende des FDP-Ortsverbandes, Christian Albrecht, an. „Wir haben in den vergangenen sechs Jahren bereits über 10.000 Euro gesammelt, ein Ergebnis auf das alle Beteiligten stolz sein können.“

Blau-Gelber-Abend brachte 1100,- Euro Spendenergebnis

ENDERGEBNISSE

Platz	Name
1.	„Ylva“, U. Kipcke, 8 Punkte (KYC)
2.	„Till“, J. Breitenbach, 10 Punkte (YCS)
3.	„Caribe to“, H. Dittrich, 12 Punkte (MiYC)
4.	„Paula“, W. Furthmann, 13 Punkte (TSV-Schilksee)
5.	„Alter Schwede“, H. Klein, 20 Punkte (LRV)
6.	„Adrena Line“, J. Lund (KYC)

...für jeden was dabei

Die „Letzten Pötte“ in Essen

von Peter Klosta

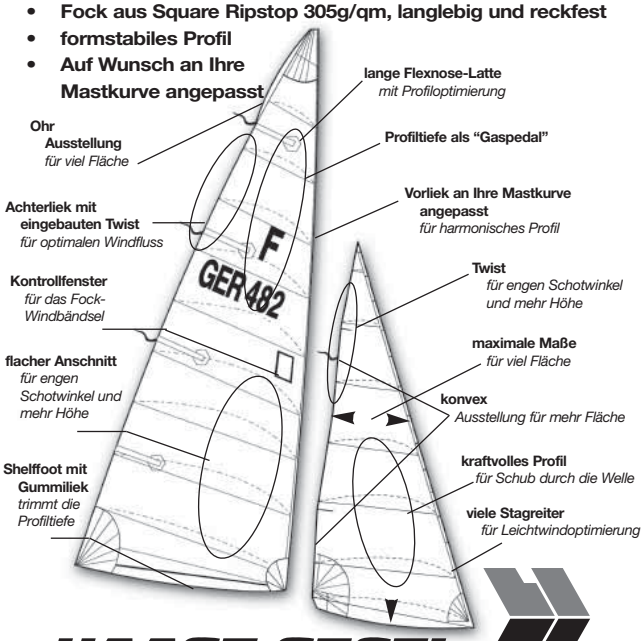
Traditionell zum 2. Oktober-Wochenende hatte der Segelclub Najade zu den letzten Pötten geladen. Dieser Einladung folgten trotz Ferien immerhin 17 Folke-Crew, davon 3 Mannschaften von der Möhne, die unsere Regatta wohl als „warm-up“ für das Folkebootfinale nutzen wollten. In Erinnerung des goldenen Oktobers 2005 – ohne Wind – wünschte ich mir als Wettfahrtleiter natürlich nichts sehnlicher als Wind. So sollte es auch kommen : in der Woche vorher kaltes Wetter mit

Schauern, als Vorhersage „Niederschläge“ mit Sturmböen ... Doch, 1. kam es anders und 2. noch viel besser :
am Samstag konnten wir bei 4 Windstärken aus West pünktlich zum Start blasen und ratz fatz unsere geplanten 3 Wettfahrten aussegeln; dabei blieb nicht nur der Regen aus, es wurde sogar zunehmend heller und sonniger. Der Sonntag war „fast wie immer“ : sonnig aber nicht flau (O-Ton P-Jollensegler : gestern hat‘s geblasen wie hulle und heute habt Ihr nicht ´mal ´nen richtigen Nebel – wie sonst-). So konnten wir bei leichtem West der Stärke 1-2 auch die 4. Wettfahrt in 1 ½ Stunden über die Bühne bringen, was für den einen oder anderen den wertvollen Streicher ergab.
Peter und Bärbel Cremer zeigten, dass sie nicht nur bei leichtem Wind gut für vordere Plätze sind, sondern mischten auch beim samstäglichen Wind kräftig mit. Sie siegten vor Uwe Westerkamp und NRW-Landesmeister Svend Krumnacker (Möhne). Weitere Ergebnisse (und Bilder) findet man unter www.letztepoette.sc-naja.de, nicht zu vergessen die Bilderseite unserer Mini-Folke-Segler Marion Weinberg (www.MarionWeinberg.de). Alles in allem war es ein schönes Wochenende (bei Wind ja auch kein Wunder, oder ... ?), wobei ich mich nochmals bei unseren Gästen und Helfern (der Wettfahrtgemeinschaft) bedanken möchte, die ihren Teil zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben (ich glaub´, ich muss nächstes Jahr ´mal zur Möhne ...)

Peter Klosta
(SC-Najade)

Die Folkeboot Segel
- mit den eingebauten Vorteilen

- Großsegel aus Contender 6,52oz, langlebig und reckfest
- Fock aus Square Ripstop 305g/qm, langlebig und reckfest
- formstabiles Profil
- Auf Wunsch an Ihre Mastkurve angepasst



HAASE SEGEL
Der Segelmacher Ihres Vertrauens.
Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde
Telefon 04502/2038 • Telefax 04502/2315
www.haase-segel.de • E-mail: info@haase-segel.de

Nach langer schwerer Krankheit ist

DIETER JAEGER

am 17. Oktober von uns gegangen.

Wir trauern um unseren lieben Segelfreund.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Die Beisetzung war am 26. Oktober in Berlin-Spandau

„Du weißt doch, wenn man recht traurig ist, liebt man die Sonnenuntergänge...“

KARL-HEINZ SCHÜRCK

* 24.10.1953 † 29.10.2006

Gelsenkirchen

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Die Beisetzung war am 3. November in Gelsenkirchen

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE SCHLEI:
so, liebe Folkebootgemeinde, nun ist es soweit, unsere Homepage ist im Netz!!!!!!!!

Zu finden unter:
www.folkeboot-schlei.de
Viel Spaß.
Klaus Kahl

FLOTTE MÖHNESEE:
Der restliche Bestand an Flottenpolos ist bei der Bootswerft Henze in Körbecke deponiert. Derzeit sind noch folgende Größen (Herren schwarz) verfügbar: 4 x L; 3 x XXL; 2 x M, es wird aber bald nachbestellt!

Brandneues Buch übers Folkeboot

Wer kann Schwedisch lesen? Gerade eben ist im Nautiska Förlaget ein brandneues Buch über das Folkeboot erschienen. Bei Amazon noch nicht erhältlich und derzeit wohl nur vom Verlag zu bestellen:

Folkbåten:
en modern klassiker
Autor: Höjer, Berth,
Hardcover, Schwedisch,
Verlag: Nautiska Förlaget.
ISBN: 9189564340
Preis: 170 Kr (ca. 18,80 €)

ACHTUNG Wichtige Änderung Goldpokal 2007

Da Svendborg abgesagt hat, wird der GP 2007 vom 15. (Anreise, 1. Wettfahrt am 16.) bis 18. August 2007 in Kerteminde stattfinden. Es sollen jeweils 2 Wettfahrten pro Tag gesegelt werden.

Euer Sportwart Stefan

VERKAUF
Nord. Folkeboot F-G 381

1970, Lindt – Bau, Top – Zustand, Lärche naturlackiert, Teakdeck, Cockpit u. Innenausbau Mahagoni, vieles seit 1998 erneuert bzw. generalüberholt (Werft), 8 PS AB, reichhaltige Ausstattung !
(Fotos u. Ausrüstungsliste auf Anfrage)
Bootstrailer: 2-achs. von Grundmeier, Typ 3000.
VHB 20.000,- € · Tel. 03 83 92-6 32 94
E-Mail: kaecker@kaecker.de

VERKAUF
Nordisches Folkeboot F-Ger 567

Dittrichbau 1985, Rumpf GFK weis, Wasserpass blau, Teakdeck (neu 2005), Kajüte und Innenausbau Mahagoni, Mast natur mit Schiene, Barton Baumkicker, Bartels-Rollfock (unter Deck), Landanschluss Mobitronik, Batterie (neu), E-Heizung, Echolot, Fahrtmesser, Radio, Kabinenleuchten, Positionslaternen, Tourensegel (neu 2003/2004), Groß 1 Reff / eine Leine, Unterwasserschiff (neu 2006), Zeltpersenning, alle Beschläge von Harken. M-Anker mit Kettenvorlauf, AB-Mariner 6 PS (2002) Immer Hallenlager, werftgepflegt, Top-Zustand.

VB 24.250,- €

Tel.: 0 41 22-5 25 14 · D. Koch, Tornesch

Unsere neue T.Obfrau

Das ist Traute, die sich traute und Kiki nachfolgt... Dummer Kalauer, aber wir sind ja alle so froh, dass Traute (-Maria) Genthe sich ein Herz gefasst hat und uns fortan technisch betreuen will.
Traute, deren Boot, ein schönes Börresen Holzfolke, gleich neben der Trudelmaus von Jo Weidinger im KYC in Strande liegt, überlässt dessen Reparaturen dennoch nicht der benachbarten Werft. Gerade eben hat sie höchsteigenhändig ihrem Schiff ein perfektes Teakdeck verliehen.
Traute kennt sich mit dem Regelwerk gut aus, sie weiß sehr viel vom Bootsbau, theoretisch und praktisch, sie hat Zeit und Liebe zur Materie, sie ist kommunikationsfreudig und ausgleichend. Alles super Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit als Technische Obfrau unserer Klasse.
Sie wird sich in einer der nächsten FolkeNews nochmal eingehender vorstellen.
Wir freuen uns über ihre Initiative und auf die Arbeit mit Traute Genthe! mh

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung 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, so wie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegeln etc.

Der Vorstand

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

2. Vorsitzender
Klaus Löffler
Sandstr. 36, 13593 Berlin, 0 30/3 62 60 01

Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
0 41 01/4 61 33
hans-juergen.heise@kabeldeutschland.de

Sportwart
Stefan Rosehr
Teichstr. 3a - 5a, 23558 Lübeck
04 51/4 00 55 55
iits GmbH, Hafenstr. 33, 23568 Lübeck
SRosehr@edvs.de

Pressewart/Redaktion
Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91
presse@folkeboot.de

Technische Obfrau
Traute (-Maria) Genthe
Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel
Tel. 04 31/6 64 66 61, Fax 6 64 66 90
traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

Eigner	Euro 45,–
Mitsegler	Euro 25,–
Schüler, Studenten	Euro 10,–
Jugendliche	Euro 0,–

Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
BLZ: 210 700 24, Kto.-Nr.: 0 351 916 00
BIC: DEUTDEDB210
IBAN: DE 07 2107 0024 0035 1916 00

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

Berlin www.folkeboot-berlin.de
Rainer Birkenstock
Mommsenstr. 62, 10629 Berlin
Tel. 0 30/8 81 12 67, Fax 8 81 57 24
rai.birkenstock@t-online.de

Bodensee www.folke-bodensee.de
Norbert Herrmann, Tel. 0 75 41/98 19 45
Mozartstr. 4, 88097 Eriskirch
E-Mail No. Herrmann@t-online.de

Eckernförde
Hinnerk Blenckner, Tel. 0 43 54/99 63 80
Haller Weg 17, 24357 Götheby-Holm
blenckner@mediaprint-percom.de

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

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

Hamburg
Ute Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg,
ute.kowitz@web.de

Kiel
Ulf Kipcke, Tel. 0 43 21/52 89 95
Looper Weg 20, 24536 Neumünster
rakipcke@t-online.de

Lübeck www.folkeboot-luebeck.de
Heino Haase, Tel. 0 45 02/20 38, priv. 41 94
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
heino.haase@haase-segel.de

Möhnesee www.folkemoehne.de
Achim Cloer, Tel. 0 2932/62 97-29,
Fax 0 2932/62 97-129
Von-Siemens-Str. 12, 59757 Arnsberg
flotte.moehnesee@folkeboot.de

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

Flotte _____ Datum _____ Unterschrift _____
bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

Schlei www.folkeboot-schlei.de
Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 0 46 24/80 08 75, folke-klaus@t-online.de

V-Mann Folke Junior:
Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 44 51/27 92
Am Sande 29, 26316 Varel

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktion und Anzeigen:
Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91
presse@folkeboot.de

Satz und Druck:
Druck-Center Uwe Mussack
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 61/22 44, Fax 0 46 61/51 86
www.druck-center.de
info@druck-center.de

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 10. 02. 2007

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

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

Hamburg
Rolf Pollähn, Hamburg
Telefon: 0 40/82 72 10

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

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

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

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

NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION
Riccarton House, Blacksmiths Lane
Thorley, Yarmouth
Isle of Wight PO 41 OSS
NFIA
Tel. +44 1983 760621 · Fax +44 1983 760572
E-Mail: folkboat2@aol.com
Secretary / Treasurer: Peter Ament

Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Neuaufnahmen
in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Klaus Pellnitz
Vogelsand 5
21762 Otterndorf
Tel. 04751-912318
Bootseigner FS 1065
Flotte Hamburg

Katja Frisch
Dijonstr. 20
12167 Berlin
Tel. 030-7951438
Bootseignerin FG 578
Flotte Berlin

Florian Rothfuß
Schulthaißstr. 1
78467 Konstanz
Tel. 07531-696468
Flotte Bodensee

Bernd Schmielau
Delbrückstr. 12
28209 Bremen
Tel. 0421-4101609
Bootseigner FG 204
Flotte Bremen

Alexander u. Svenja Loerke
Nazarethkirchstr. 41
13347 Berlin
Tel. 0172-6411920 und
0172-9390623
Flotte Berlin

Edzard Wilms
Fahremundstr. 46 B
13593 Berlin
Tel. 030-3622731
Bootseigner FG 690
Flotte Berlin

Sven Peters
Beckmannstr. 9
22607 Hamburg
Tel. 0172-4474198
Bootseigner FS 1151
Flotte Hamburg

Wilfried Lehmann
Ruhetaler Weg 1
24956 Glücksburg
Tel. 04631-1486
Flotte Flensburg

Dietrich Krügel
Ballastkai 7
24937 Flensburg
Tel. 0461-4902423
Bootseigner FG 1035
Flotte Flensburg

Dirk Kohmann
Köthener Str. 39
10963 Berlin
Tel. 030-26930772
Bootseigner FS 995
Flotte Berlin

Katharina Lorf
Reichswehrstr. 30
44143 Dortmund
Tel. 0231-5334860
Flotte Möhnesee

Michael Nobel
Elsaßstr. 27
45259 Essen
Tel. 0201-250050
Flotte Essen

Dr. Dietrich Subklew
Kleine Homeyer 18
13156 Berlin
Tel. 030-4858862
Bootseigner FG 493
Flotte Berlin

Matthias Krämer
Engelsgrube 72
23552 Lübeck
Tel. 0451-71856
Flotte Lübeck

Dirk Rohrbeck
Barkauer Str. 56
24145 Kiel
Tel. 0431-6009890
Bootseigner FG 819
Flotte Kiel

Jesper Lund
Seestr. 8
24159 Kiel
Tel. 0431-372346
Flotte Kiel

Christian Lund
Jesper Lund
Seestr. 8
24159 Kiel
Tel. 0431-372346
Flotte Kiel

Florian Hoffmann
Knesebeckstr. 88
10623 Berlin
Tel. 030-31506598
Bootseigner FG 1037
Flotte Berlin

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

Kleine Bitte des Kassenwartes:
Mitglieder der DFV, die seit 2004 eine neue E-Mail-Adresse bekommen haben, mögen diese doch bitte gelegentlich bei Mini Heise (hans-juergen.heise@kabeldeutschland.de) bekanntgeben, damit die Mitgliederliste aktualisiert werden kann.

Heini meint…

Heini ist ein ganz normaler Segler. Kein Spitzensportler, aber auch kein Döskopp. Eben wie Du und ich. – Und er hat eine Meinung, das hat er einigen Zeitgenossen voraus. Er beobachtet scharf und äußert seine Meinung auch. Die muss nicht unbedingt die unsere sein, aber lassen wir ihn mal! – Heini wird in unregelmäßigen Abständen an dieser Stelle etwas äußern. Als Anregung oder zum Schmunzeln. Und vielleicht erkennen wir in der einen oder anderen Meinung uns selber wieder.

Tagung zum draus Lernen

Neulich besuchte ich zum allerersten Mal eine Jahreshauptversammlung der DFV. Ich war beeindruckt, dass sich über hundert Folkis zu diesem „Event“ eingefunden hatten. Ich selbst hätte mir den Weg nach Schleswig vielleicht besser gespart, denn außer über ein leckeres Grünkohl-Essen habe ich mich fast nur geärgert.

Da wird stundenlang über einen Alumasten diskutiert, der schon längst beschlossene Sache ist. Leute, die nicht mal selbst Folkeboot segeln, reden vom Aufsplitten der Klasse, obwohl sie sich offensichtlich gar nicht richtig auskennen. Hier hätte der Versammlungsleiter ruhig mal ein Machtwort sprechen können, spätestens als es entnervte Anträge auf die Einhaltung der Tagesordnung gab.

Amüsiert hat mich die Wahl des neuen T.O. Wenn sich keiner freiwillig meldet, dann gibts eben keinen, so jedenfalls anscheinend die Meinung vom Vorstand. Offenbar hatte der alte T.O. Schiss, dass er weitermachen muss, deshalb hat der dann auf den Tisch gekloppt und letztlich erfolgreich auf Ablösung bestanden. Seinen Spruch zu den Stimmenthaltungen hätte er sich danach sparen können: War etwas herb, fast bitter im Abgang.

Eine Abstimmung zu einem Sympathieantrag aus der Versammlung wurde erst gar nicht eingeleitet. Will der Vorstand ohne Votum orakeln, wie die Interessenlage ist?

Zwei Folkis wurden ganz deutlich: Der eine drohte ob der „professionellen“ Gesprächsführung gleich mit Austritt und ein anderer - der segelt wohl noch zu gerne Folkeboot - hat immer wieder gesagt, dass man so wohl nicht debattieren kann.

Hoffen wir's Beste, vielleicht lernen die Verantwortlichen ja aus dieser Show. Ach, was solls ich fahr nächstes Jahr an die Möhne und gucks mir wieder an.

Euer Heini

Seewetterprognosen von der „Wetterwelt GmbH“ in Kiel eine Empfehlung wert

Wetter per SMS - immer, wenn der Heli kommt...

Während der Vorbereitung des diesjährigen Ostseetörns fragten wir uns, wie der tägliche Empfang des Wetterdienstes sichergestellt werden kann. Auf traditionelle Art per Weltempfänger oder UKW zu eigentlich immer unpassenden Zeiten dem Wetterbericht lauschen oder mal bequem und jederzeit nachlesbar die Übermittlung per Wetter-SMS bestellen? Die „Yacht“ empfahl „Wetterwelt“ als Anbieter, und so entschied ich mich, den Angaben von Meeno Schraders Wetterwelt GmbH in Kiel zu vertrauen und bestellte den SMS-Wetterservice für mein Handy. Da bei modernen Handys ein Piepsignal für eine eingehende SMS natürlich „uncool“ ist, habe ich das Geräusch eines Helikopter Überfluges hierfür eingestellt. Fortan gesellte sich mit Beginn des Urlaubs auf der Ostsee zweimal täglich morgens um 7:30 Uhr und am frühen Nachmittag um 13:30 Uhr pünktlich ein Hubschrauber zu uns an Bord (ich fand das toll). Im Gepäck die aktuellsten Wetterdaten für das vorab sehr detailliert (per retour-SMS) ausgewählte Seegebiet, am jeweiligen Tag und für den Folgetag im Sechs-Stunden-Rhythmus. Mit Ausnahme einer SMS, bei der unser Helikopter Datenmüll im Gepäck hatte, erhielten wir so an Bord Wetterinformationen, die wir sogleich mit anderen „Wetterquellen“ verglichen. Die einfachste Art ist natürlich, sich die Wetterprognosen der anwesenden Seebären beim Zähneputzen im Badehaus der Marina anzuhören. Wie beim Anglerlatein, wo die erbeuteten Fische immer größer werden, hört man hier allerdings ziemlich häufig von abenteuerlichen Windstärken und Wetterphänomenen. Der anschließende Gang am Aushang des Hafenmeister Büros vorbei relativiert das meist. Danach kann man beim Frühstück das Gepäck des Helikopters betrachten und die Tagesplanung ausfeilen. Oft fiel beim Anlegerbier mit benachbarten Schiffsführern im abendlich angelaufenen Hafen auf, dass Segler die keine Wetter-SMS hatten, zum Teil erheblich andere Prognosen erhalten hatten. Genau die zuvor beschriebenen Erfahrungen machten wir zum Beispiel im Hafen von Rudköbing. Geplant war am nächsten Tag ein Schlag rüber nach Kerteminde. Doch die angesagten 9 und mehr Windstärken sowie der heulende Wind in den Wanten und die klappernden Fallen der Hafenlieger ließen uns schon mit einem Hafentag rechnen, als um 7:30 Uhr der Heli verkündete: SW-liche Winde 3-4 ab 12:00z 1-2 und sonniges Wetter. Zunächst zweifelten wir am Verstand der Wetterwelt Mitarbeiter, doch stellte sich nach dem Frühstück das prognostizierte Wetter umgehend ein. Unglaublich aber wahr, wir waren die ersten Auslaufer, zückten nach zunächst gesetzter Standardbeseglung ab Mittag tatsächlich den riesigen Code Zero und schoben mit leichter achterlicher Brise unserem Ziel bei strahlendem Sonnenschein entgegen.

48,- € kosteten 100 SMS die man jederzeit in der Häufigkeit wie auch im Seegebiet frei wählbar abrufen kann. Insbesondere für Segler, die sich nur gelegentlich in einem bestimmten Seegebiet aufhalten wie Charter- oder Urlaubssegler eine praktische und von der Genauigkeit her sehr empfehlenswerte Alternative.
(www.wetterwelt.de)

Rainer Hellmann

Detaillierte Törnliteratur!

Vis, Lastovo und Mljet waren unsere Ziele beim diesjährigen Herbsttörn im Oktober ex Trogir bei Split. Im Gepäck der neuerschienene Nautische Reiseführer „Dalmatien“ aus der Edition Maritim von Delius Klasing. Liegeplätze, Ankerbuchten, Gaststätten, Warnungen vor trügerischen Ankeridylls und launischen Gastronomen, alles steht da drin.

Wir sind nicht überallhin gekomen, aber wo wir waren, stimmte alles bis aufs Karo der Tischdecke!
Kroatien ist schön, viel netter als sein letzthin oft geschmälerter Ruf und mit Literatur wie dieser ein perfekt erschlossenes Revier!
mh

Thomas Schedina/
Fritz Wagner:
„Dalmatien“
80 Seiten, 71 Farbfotos,
18 Pläne, 18x24 cm,
gebunden, Delius Klasing
Verlag, Bielefeld 2006
ISBN3-89225-537-7
EUR 19,90

Kommt nur
die Hälfte an?

Beratung und Schulung mit den
Schwerpunkten Mitarbeiter-Führung,
Teamentwicklung / Change Management &
kundenorientierte Kommunikation

Dr. Stefan Goes · Hafenstraße 33
23568 Lübeck · 0451 - 88 18 51 0
www.communicare.de

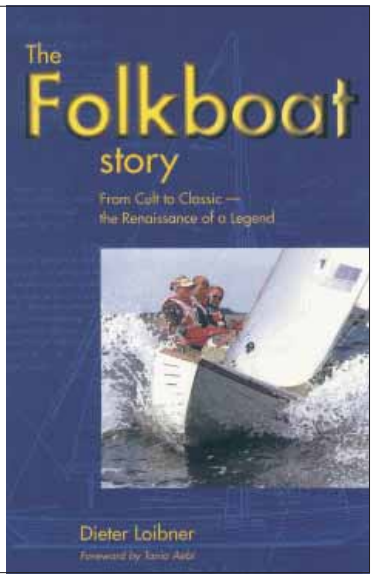
die Sprachingenieure
communicare

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

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

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

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



Habt Ihr Interesse an den kompletten Folke-News-Jahrgängen 2000 und 2001?
Aus Rückläufern können wir anbieten:

Folke-News 2000, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Folke-News 2001, Heft 1 bis 4	Euro 8,00

1 Anstecknadel	Euro 12,00
3 Folkebootstander	Euro 9,50
4 Folkebootaufnäher	Euro 7,50
5 Autoaufkleber	Euro 1,50
6 Base-Cap	Euro 11,00
7 Weste	Euro 25,00

Alle Preise verstehen sich pro Stück sowie inklusive Porto und Verpackung.
Bestellungen bitte beim Kassenwart:
Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 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.