2,50 €

Nummer 2/2004
2. Quartal

62 Jahre
Folkeboot

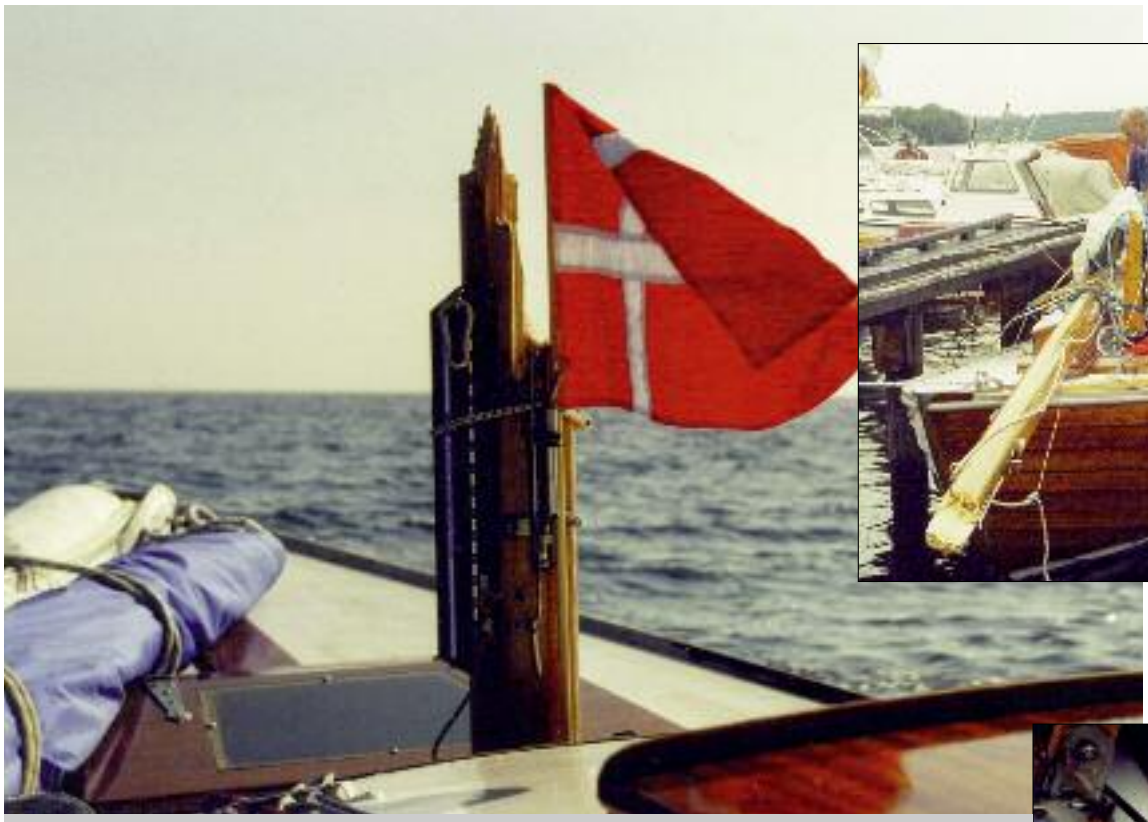
# FOLKENEWS

Aktuell: Die Frühjahrsregatten

Törn: Mit der „Moltina“ nach Stettin

Technik: Folkeboot-Trailer aus Expertensicht

News: Das Bestentraining kommt



Im Nachgang zu unserem Artikel „Wie stabil ist unser Folkeboot-Rigg?" in der letzten Ausgabe hier die Folgen eines abgescherten Gewindes am Mastbeschlag-Bolzen. Die Luvwant rutschte vom Bolzen, der Mast ging unweigerlich und blitzschnell von Bord. Pechvogel Peter Gruel aus Lübeck (FG 154) erlitt das Schicksal bei einem Dänemark-Törn, ließ sich jedoch weder die Stimmung noch den Urlaub verderben. Er verholte nach Kerteminde, steckte einen neuen Mast, hatte viel Spaß dort und setzte seinen Törn fort. Gut gemacht, Peter, und danke für die schönen Bilder! Also, Leute, kontrolliert Eure Beschlagbolzen auf Durchbiegung im Bolzenloch und das Bolzenloch auf seine Form!

# Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Ein Blick in den Kalender zeigt uns, es ist Ende Mai. Diese Tatsache steht aber in einem klaren Widerspruch zu den gemessenen Außentemperaturen: Bodenfrost und 10 - 12 °C Tageshöchsttemperatur. Dennoch: Die Segelsaison 2004 hat begonnen und einige von Euch haben bereits ihre ersten Schnuppertörns oder Wettfahrten hinter sich. So zum Beispiel alle Teilnehmer an den Eck-days am letzten Wochenende. Die ich, wenn ich ehrlich bin, besonders am Sonnabend nicht beneidet habe. Treffender als nachfolgendes Zitat eines Teilnehmers kann man den Sonnabend wohl nicht beschreiben: „Viel Alaska – wenig Hawaii!“

Am Freitag vor den Eck-days trafen sich die Flottenkapitäne und der Vorstand der DFV zu ihrem turnusmäßigen Informationsaustausch. Den Inhalt dieser Runde fasse ich kurz zusammen. Die einzelnen Flottenvertreter informierten über zahlreiche Aktivitäten und Angebote in den Flotten wie regelmäßiges Treffen der Mitglieder, gemeinsames Grünkohlessen, Wetterkundeabende, Regelkundeabende, Flottentraining, aber auch gemeinsame Ausflüge zum Skifahren oder zu einer Stadtbesichtigung mit Theaterbesuch. Nicht zuletzt wegen des guten Klimas in den Flotten und der interessanten Angebote für die Mitglieder konnten alle Flotten über Zuwächse berichten.

Im Rahmen unserer Eck-day-Runde wurde ein Problem diskutiert, zu dessen Lösung ich Euch alle um Mithilfe bitte. Wie dem einen oder anderen von Euch bekannt ist, möchte Kiki aus persönlichen Gründen in der nächsten Wahlperiode nicht mehr für das Amt des Technischen Obmanns zur Verfügung stehen. Was ich sehr bedauere, aber natürlich respektiere. Wenn einer von Euch Interesse hat, sich für dieses Amt zur Verfügung zu stellen oder einen Vorschlag hat für einen Nachfolgekandidaten, der melde sich bitte bei uns.

Der Vertreter der Eckernförder Flotte, Hinnerk Blenckner, hat angeboten, das regelmäßig vor den Eck-days mit der Bodenseeflotte in Eckernförde stattfindende Regattatraining zukünftig „öffentlich“ zu veranstalten. Das bedeutet, Folkebootsegler aus allen Flotten sind herzlich eingeladen, daran teilzunehmen.

Wer noch nicht gemeldet hat, denkt bitte daran, der Meldeschluss für die DM 2004 und der Meldeschluss für den Goldpokal 2004 sind nicht mehr fern!

Euch allen eine tolle Segelsaison wünscht

***Euer***
***1. Vorsitzender***
***Karl-Peter Nielsen***

## Kommentar:
# Altes Eisen?

*Nun hat der Freundeskreis Klassischer Yachten (FkY) für sein Klassiker-Rendezvous zur Kieler Woche unser Nordisches Folkeboot zur Schwerpunktbootsklasse erkoren (Siehe Seite 11). Das gereicht unserer Klasse zur Ehre, oder? Oder sind wir jetzt nach 62 Jahren angekommen im Reservat der Oldtimer?*

*Sind unsere zugegeben nicht übermässig innovativen Schiffe zum liebens- und schützenswerten alten Eisen befördert worden? Toll für schöne Fotomotive und stilvolle Reklameevents, kommt bald ein dem Folkeboot gewidmeter Coffee-Table Hochglanzbildband mit maritim-nostalgischer Aura? Liebenswert pittoresk aber überholt von moderneren Rennkonstruktionen und sportlich nicht mehr anspruchsvoll und performance-orientiert genug?*

*Ihr wisst es alle besser: Nicht nur unsere starke Regattaszene und die in dieser Größe unübertroffene Seetauglichkeit unserer Schiffe sprechen eine ganz andere Sprache. Nicht viele traditionelle Bootsklassen haben eine so lebendige sportliche Wettbewerbsszene. Viele technikbegeisterte Gastskipper, denen unser Rigg erst so rührend simpel erschienen war, die dann bei der ersten Wettfahrt gegen andere Folkes ihr blaues Wunder erlebten. Einfach mag das Rigg wohl sein, aber trimmsensibel ist es, sodaß erst echtes Können den Vorsprung bringt. Schwer mag der Kreuzer wohl sein, aber das erzieht zum Feeling für Dynamik und Haushalten mit Fahrt bei Manövern. Keine Materialschlacht sondern viel Gefühl und Erfahrung bringen Erfolg: So soll ein Sportgerät doch sein.*

*Und wer in diesem Mai die Wettfahrten in Eckernförde miterlebt hat, bei denen es zeitweise mit sieben bis acht Windstärken knasterte, der wird schwerlich sagen können, mit welchem anderen Boot diese wohl so zu bestreiten gewesen wären.*

*Und dann die Urlaubs- und Fahrtentauglichkeit, verbunden mit trailerbarer Handlichkeit, die schon manchen Dickschiffer zum Wieder-Einstieg ins Folkeboot brachten. Solche praktische Vielseitigkeit sichert die Zukunft unseres Nordischen Folkebootes genauso wie die Begeisterung seiner Segler.*

*Nein, wir dürfen die Ehrung durch den FkY selbstbewusst und mit Freude als hübsches Kompliment annehmen und die geplanten schicken Veranstaltungen ohne jede Altersscham genießen. Unser Schiff ist noch lange kein Oldtimer! Das Boot muß noch erfunden werden, das soviel sportliche Herausforderung mt soviel Fahrtenspaß und nordisch-herbem schiffigem Charme verbindet, wie unser Folkeboot!*

*mh*

## 22.05.: Folkeboot-Polarexpedition

# „Eck-Days“ 2004

„2,5 Grad sind heute nur, da müsst ihr euch warm anziehen“, meinte der Wirt. Recht hatte er. Die Sonne lachte zwar vom Himmel, die Temperaturen entsprachen aber eher einem arktischen Sommer. Das konnte aber keinen der knapp 40 Teilnehmer davon abhalten, pünktlich um 10:55 Uhr auf der weit draußen liegenden Bahn aufzulaufen. Der Wind blies frisch bis kräftig aus NNW - Windlöcher und „dezente“ - Dreher gehörten natürlich auch dazu.

Nach kaum anderthalb Stunden hatten wir den Kurs erledigt und versammelten uns zum zweiten Lauf wieder in Lee am Startschiff, während über Eckernförde sich eine ziemlich schwarze Wand zusammenbraute. Auch der zweite Start glückte ohne Gesamtrückruf, obwohl die Linie „etwas“ Lee-lastig war. Diejenigen, die es schafften, auf Steuerbordbug zu starten, waren die Gewinner. Auf dem zweiten Vorwindgang war es dann soweit. Von Land her peitschte die Regenwand über das Regattafeld. Die Ersten hatten bereits ausgebaumt, was jedoch den folgenden 30 Schiffen nicht mehr gelang. Von Böen mit bis zu 8 Bft. wurden wir dennoch schnell Richtung Leefass geschoben. Genauso schnell wie er kam, war der Spuk wieder vorbei. Der Wind ließ nach, aber kurze steile Hacksee und üble Windlöcher blieben zurück.

Nach Zieleinlauf verholte das Startschiff auf die nördliche Seite der Bucht, da der Wind stark links gedreht hatte. Beim Start zur dritten Wettfahrt „bedankte“ sich der Wettfahrtleiter für unsere beherzten Versuche, uns mit allen 40 Schiffen gleichzeitig über die kurze Linie zu stürzen, mit „Black-Flag“ - Prompt erwischte es zwei ganz Schnelle. Der daraufhin gezogene „Einzelrückruf“ verschwand jedoch nach einigen Sekunden wieder.

Der Sonntag hat uns entschädigt. Die Sonne lachte, keine Regenwolke in Sicht. Der Wind wehte immer noch frisch - was uns zwei schnelle Läufe bescherte. Letztendlich konnte sich Christoph Nielsen mit seiner Crew vor Walther Furtmann und Ulf Kipcke behaupten - mit einem 22. Platz als Streicher sicherte er sich mit neun Punkten den Gesamtsieg. Vielen Dank von dieser Stelle aus an die Flotte Bodensee und Tische Blenckner, die mit Ihrem Freibier und warmen Würstchen dafür sorgten, daß wir alle wieder aufgetaut sind.

***Stefan,***
***FG 731***

## Essener Frühjahrsregatta und Mailüftchen:

# Alles Banane

Da hatte sich Fiete Mahrt aus Missunde ja das „richtige“ Wochenende für die Reise zum Baldeneysee ausgesucht !
Selbst für echte „Bananenkenner“ waren die Windverhältnisse zur Frühjahrsregatta 24. und 25. April völlig unberechenbar, und die Gäste haben sich bestimmt gefragt, warum wir hier überhaupt segeln. Trotzdem hat uns Uwe Metz (GER 442) mit 2 x Platz 1 bewiesen, das man auch bei solchen Verhältnissen konstant segeln kann.
Auch Rainer Hasselmann hatte den Durchblick und belegte Platz 2 der Gesamtwertung, dicht gefolgt von Jochen Schmidts auf GER 505. Da hat der Rainer sein Ex-Boot einem echten Schnellsegler verkauft...
Neben Fiete Mahrt mit seiner Mannschaft hatten noch 2 Boote von der Möhne den Weg zum Baldeneysee gefunden. Mit 20 Startern und dem üblichen professionellen Rahmenprogramm des YCRE war es dann letztlich ein gelungener Start in die neue Saison.
Zumindest die 2 Boote von der Möhne, an „Tümpelverhältnisse“ gewohnt, blieben denn auch bis zur Mailüftchenregatta am ersten Mai. Bei deutlich besseren Wetterverhältnissen waren wieder 20 Boote am Start, und Jürgen Reichardt (GER 538) zeigte uns, das sein 8. Platz bei der Frühjahrswettwahrt ein Ausrutscher war. 2. wurde Horst Klein (GER 949), 3. und 4. Rainer Hasselmann. Getreu dem Motto „wir können mehr als nur segeln lassen“ bot der EYC auch in diesem Jahr wieder Betreuung vom Feinsten bis in die späte Nacht.

*Hier führt Horst Klein (F-Ger949) beim Mailüftchen*

Schade, Fiete, an diesem Wochenende hättest Du den Baldeneysee schon von seiner etwas besseren Seite kennengelernt. Aber, wenn möglich, komm doch zum großen „Ruhrland Folkeboot Finale“ im Oktober wieder, und vielleicht, da immer für Überraschungen gut, lernst Du unsere „Banane“ ja dann von ihrer besten Seite kennen.

***Horst Klein,***
***Obmann Flotte Essen***

# Thema: Bestentraining 2005

**Nicht um knallharten Spitzen-Leistungssport mit Profi-Athleten oder bierernsten Performance-Krieg geht es, aber unsere Besten haben extra Förderung verdient. So die überwiegende Meinung der Flottenkapitäne und DFV Vorstände auf ihrer diesjährigen Sitzung in Eckernförde am 21. Mai.**

Ziel soll es sein, für die Besten der Rangliste ein professionelles Training auszurichten, um den Anschluss an die dänische Spitze nicht vollends zu verlieren. (Kieler Woche: bester Deutscher auf Platz 14, das soll nicht wieder vorkommen).

Als Teilnehmer werden die ersten zehn der Rangliste 2004 eingeladen. Möchte oder kann einer der Nominierten nicht dran teilnehmen, so rücken die folgenden Plätze nach, so dass auf jeden Fall 10 Schiffe dabei sind. Als Revier wurde die Lübecker Bucht gewählt - ein Seerevier muss es sein, der Weg von Süden sollte so kurz wie möglich sein.

Die Anreise erfolgt mit kompletter Mannschaft und Schiff an einem Freitag - vermutlich Anfang Mai 2005. Eine Vorbesprechung mit dem Trainer soll dann in der gemeinsamen Unterkunft bereits am selben Abend stattfinden - auch ist hier ein Erfahrungsaustausch der Mannschaften erwünscht. Am Samstag und Sonntag geht es dann aufs Wasser. Abreise ist für Sonntag geplant. Die Kosten für An/Abfahrt, sowie Unterkunft müssen von den Teilnehmern selbst getragen werden - weitere Kosten für Trainer, Motorboot etc. übernimmt die Klassenvereinigung. Wunsch aller Anwesenden ist natürlich auch, dass die Teilnehmer ihr neu erworbenes Wissen anschließend an die Mitglieder ihrer Flotten weitergeben - schließlich sollen alle etwas davon haben.

***Stefan, FG 731***

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

**Unser Folkeboot ist, das richtige Zugfahrzeug vorausgesetzt, eine noch gut trailerbare Yacht. Natürlich ist es keine leichte Last, die dabei bewegt wird. Deshalb verdient aus Gründen der Sicherheit, der Schonung des Bootes und aus wirtschaftlichen Gründen der Trailer für das Folke besondere Aufmerksamkeit.**

**Wir haben uns mit einem Spezialisten unterhalten, der nicht nur ein sehr erfolgreicher Segler sondern eben auch ein Fahrzeugbauingenieur mit langjähriger Berufserfahrung und ein ausgewiesener Anhängerfachmann ist. Seine Anmerkungen sollten alle interessieren, die einen Trailer fürs Folkeboot betreiben, kaufen möchten, bauen lassen oder auch nur Sicherheit beim Fahren schätzen:**

## Technik:

# Der richtige Trailer für den schweren Brocken

***Welches Material ist zu bevorzugen: Stahl oder Alu? (Gewicht, Materialeigenschaften)***

Wir haben in unserem Betrieb einen klaren Schwerpunkt im Bereich der Stahlverarbeitung. Bei dynamisch hoch belasteten Bauteilen, insbesondere im Randbereich der Schweißnähte, sehe ich nach wie vor Risiken im Umgang mit Aluminium. Man sieht bei den Aluminium-Serienherstellern heute vorwiegend Verschraubungstechniken im Rahmenbereich. Dies geschieht sicher aus verschiedenen Gründen:

1. wegen der Montagefreundlichkeit
2. wegen der Kompatibilität der Systeme, auch klassenübergreifend
3. last but not least wegen der Risiken der Schweißverbindungen im Aluminiumbau.

Möglich, daß der eine oder andere Alu-Metallbauerprofi unter Euch Lesern jetzt denkt: „Bullshit! Der hat eben einfach keine Ahnung von ordentlicher Verarbeitung im Alumiumbereich." Ich bin sicher, daß der Weg zu einem soliden Aluminium - Trailer über große Mengen Lehrgeld zu beschreiten ist. Zum Probieren und Improvisieren ist der Werkstoff allerdings nicht wirklich geeignet.

***Sollten die Oberflächen bei Stahl lieber lackiert oder verzinkt werden?***

Selbstverständlich ist die Verzinkung in der Oberflächentechnik auf Stahl nicht zu schlagen. Eine Verzinkung ist aber auch wieder nur sinnvoll, wenn das komplett fertige Bauteil, an dem nichts mehr nachzubereiten ist, wo jede Bohrung fertig ist, wo kein Halter mehr nachträglich angeschweißt oder geschraubt werden muss in das Verzinkungsbad eingebracht wird. Also auch nichts für Improvisation.

Die Nachbereitung eines bereits beschichteten Trailers ist dann sehr schwierig und sieht zu allem Überfluss auch nicht gut aus.

Durch den galvanisch thermischen Prozess kommt es immer zu Verzug in den Bauteilen. Den kann sich der Trailerbauer bei den ohnehin torsionsweichen Gesamtkonstruktionen eines Bootsanhängers allerdings ohne Weiteres leisten.

In Verbindung mit einer guten Grundierung und einem dauerelastischen Chassislack auf Kunstharzbasis kann ich allerdings auch gut und gerne auf Verzinkungen verzichten.

Unter meinem Fenster hier an meinem Arbeitsplatz steht ein 40! Jahre alter Verkaufswagen. Damals schwamm ich selber noch in Milch und Verzinkungen gab es, glaube ich, so auch noch nicht. Und der hat wieder seine TÜV Plakette bekommen. Aber Achtung: keine Acryl-Lacke verwenden , die glashart aushärten.

***Achsen: geteilt oder ungeteilt? Sind zusätzliche Stoßdämpfer erforderlich?***

Die geteilte Achse ist bei Kielbooten unbedingt zu bevorzugen. Der Kielkasten kann so zwischen die „Halbachsen" geschraubt werden. Der Schwerpunkt liegt tiefer, das Fahrverhalten und die Fahrsicherheit erhöhen sich deutlich.

Bei einer Kielyacht, z.B. Starboot, liegt der Gewichtsschwerpunkt ca. 30 cm über der Kielbombe.

Abgesenkt durch Halbachsentechnik liegt der Gewichtsschwerpunkt des gesamten Geschosses nur 55 cm über der Fahrbahn. Das schafft kaum ein Durchschnitts-Mittelklasse-PKW. Kein Wunder, dass man nie Starboote sondern immer nur Wohnwagen im Strassengraben liegen sieht.

Kein Thema mit einem Starboottrailer deutlichst über 100 km/h zu fahren (ein namhafter Bayerischer Starbootsegler hält den Weltrekord). Ist aber nun mal nicht erlaubt.

*Jocki Hellmich, geb.: Dezember 1965,*
*10 Jahre Opti, in den letzten 2 Jahren quälend ständiger 2 auf nationaler Ebene*
*4 Jahre Europe, hier 1984 Weltmeister*
*9 Jahre Starboot, hier Europameister und mehrfach Top 10 in der Welt,*
*Heute: gesund, hübsche intelligente und liebevolle Frau, 2 klasse Kinder,*
*interessanter aber sehr anstrengender und anspruchsvoller Beruf mit viel erfordertem Mut zur Lücke und nur noch sehr wenig Zeit zum Segeln. (www.hellmich-mcc.de) Sonder-Fahrzeugbau im Bereich Promotion, Food und Beverage.*
*Derzeit bemüht, in unserem wunderbaren Sport den Kindern und Jugendlichen das zurückzugeben was er selber einmal von anderen erfahren durfte.*

Wäre mal sehr interessant zu ermitteln, wie hoch bei einem Folke der Schwerpunkt über der Strasse liegt.

Das kann man mit einer sensiblen Waage durch Ermittlung der Stützlastentwicklung im Verhältnis zum Neigungswinkel des Anhängers um die Querachse im Radaufstandspunkt ermitteln.

Der Tandemanhänger muss dazu seitenweise auf solide Bohlen gestellt werden um als Aufstandpunkt die technische Achsmitte der 2 Achsen... bla bla bla. Kiki und ich, wir machen das mal für Euch.

Stoßdämpfer sollte man unbedingt haben: Bessere Fahreigenschaften, weniger Reifenverschleiß und und und. Wundert mich, dass das für Anhänger nicht ohnehin generell Europaweit zur Pflicht gemacht wurde. Nicht umsonst ist der Stossdämpfer eine der Rüstpflichten zur Erlangung der 100 km/h Genehmigung.

*Sind wasserdichte Naben nötig?*

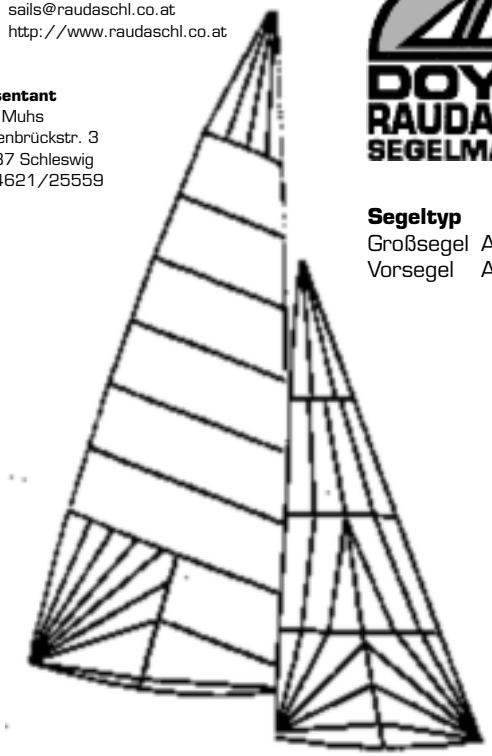
Wer nicht ins Salzwasser rollt, um sein Boot abzuslippen muss keine wasserdichten Naben haben. Ein Süßwasserbad schadet überhaupt nicht, wenn die Naben ordnungsgemäß gefettet sind. Das richtige Fett im richtigen Zustand ist für die Nabe allerdings lebenswichtig.
Eine sandige, staubige Umgebung an einer mehr oder weniger offenen Nabe ist da viel schädlicher als Wasser.

**Raudaschl-Nautic GmbH & Co. KG**
Telefon: 06138/2333, 3053
Telefax: 06138/3053-40
E-Mail: sails@raudaschl.co.at
http://www.raudaschl.co.at

**Repräsentant**
Walter Muhs
Mönchenbrückstr. 3
D-24837 Schleswig
Tel.: 04621/25559

DOYLE RAUDASCHL SEGELMACHER

**Segeltyp**
Großsegel A23KSR
Vorsegel A23TRT



Raudaschl-Folkeboot-Segel seit über 30 Jahren
Mehrfach Goldpokal und Kieler Woche Sieger
über 20 Deutsche Meisterschaften

DIE QUALITÄT DER ERFOLG DAS VERGNÜGEN

*Bereifung: Tun es billige Reifen??? Sicherheit???*

Kann man so nicht sagen, schließlich sind Aldi-Computer auch Testsieger. Es gibt allerdings Angebote, bei denen ein Reifen für Anhängerbetrieb als 2.Wahlreifen besonders günstig angeboten wird und in der Geschwindigkeitsklasse abgelastet ist.
Auf der Reifenseitenwand stehen so allerlei nützliche Informationen. So zum Beispiel der max. Luftdruck in PSI oder der eben zitierte Geschwindigkeitsindex (SSY). Hier sollte mindestens K (110km/h), besser L (120km/h), noch besser M (130km/h) draufstehen.

Hier mal ein paar Details:

*Elektrik: im Rahmen oder außen verlegt?*

Schöner und sinnvoll ist die Verlegung im Rahmen. Wichtig ist natürlich die Stelle, wo das Kabel den Rahmen verlässt.

Unbedingt sind Scheuerstellen zu vermeiden.

In Bezug auf die Fahrlichtanlage sind aber die kritischen Stellen die Verteilerdosen und die Leuchten selbst. Hier ist die Qualität der kaufbaren Elemente in der Neuzeit nicht besser geworden.

Es gibt permanent Schwierigkeiten mit Feuchtigkeit in den Leuchten und damit an den Kontakten. Fahrlichtprobleme dürften wohl die häufigsten an unseren Trailern sein. Kontaktspray und etwas Schleifpapier gehören zur Standardausrüstung. Übrigens: den 13-poligen Stecker, den hat uns der Teufel gebracht. Was sich die Hersteller dieser Dinger an miserabelster Qualität erlauben, ist unter aller Diskussion. Wieviele defekte „Männchen“ wir hier schon ausgetauscht haben…. . Ständig verschwinden irgendwelche Stifte in den Tiefen des Kunststoffgehäuses. Waren das noch Zeiten als wir noch die soliden 7-Poler einführen durften was, Männer?

*Spornrad: wo gibt es anständige (robuste) Spornräder, welche Traglast sollte man ansetzen?*

Ein Spornrad ist immer nur so gut wie der Umgang damit.
Wir streben alle hohe Stützlasten an, um eine solide Straßenlage zu erzwingen. Dabei gehen wir alle an das Limit der Zulässigkeit.

Hohe Stützlast ist aber der Garant für die gute Strassenlage. Im Übrigen hat mir ein Top-Vertreter des Marktführers ALKO vor gar nicht allzu langer Zeit gesagt, dass es ernstzunehmende Schäden bei den Aluminium Karossen von Audi gegeben hat, als man in Tests die Stützlast über das vom Hersteller angegeben Maß gefahren hat. Man beobachtet in den letzten 10 Jahren sinkende zulässige Stützlasten bei ein und dem selben Autotypen. Eine gefährliche Entwicklung, finde ich. Aber schließlich kommen zum Ziehen von Folkebooten sowieso nur etwas robustere Fahrzeuge wie Geländewagen in Frage.

Aber zurück zum Spornrad: Gegen diese Stützlast muss das Spornrad anarbeiten. Ganz schwierig wird es für die Dinger, wenn die Boote in unebenem Gelände per Handbremse bergab rollen gelassen werden oder gar gegen einen nennenswerten Widerstand rollen. Das halten die Stützräder nicht aus. Aus dem Bereich der landwirtschaftlichen Anwendungen gibt es solide Spornräder, aber so sehen die dann auch aus.

***Rumpf-Auflageflächen: Wie groß? Material? Feuchtigkeitsprobleme im Kontaktbereich? Verklebung/Materialspuren am Schiff, chemische Wechselreaktionen? Kielauflage-Material, Rutschfestigkeit gewährleisten?***

Mann da haust Du mir aber eine Batterie von Themen um die Ohren!
Wichtig ist zunächst mal, daß das Boot mit seinem vollen Gewicht auf der Kielaufstandfläche steht und zwar gleichmäßig von vorne bis hinten. Das ist bei einem Langkieler wie dem Folkeboot ja nicht so schwer zu kontrollieren.

Wenn der Anhänger vorne vom Kupplungspunkt bis zur Achse zu biegeweich ausgeführt ist, so kommt es bei jeder Nickbewegung des Anhängers zu einem Stoss der vorderen Auflage in den Rumpf. Diese Nickbewegung entsteht bei jedem Bremsen und letztlich bei jedem Ausfedern der Hinterachse des Zugfahrzeugs. Der Anhänger sollte hier also möglichst steif gebaut werden oder gebaut sein.

Das Auflagenmaterial ist natürlich sehr wichtig in Bezug auf Osmose und Scheuerstellen.

Das beste Material, was ich hierzu je gesehen habe, nennt sich CORAL GRIP und wird als Fußabtretermaterial im Eingangsbereich von Gastronomie und Hotellerie eingesetzt.

Sieht aus wie Minispaghetti mit hoher Druckfestigkeit und vor allem höchstem Durchlüftungsanteil.

Es hat irrsinnigen Grip ist aber ungeheuer teuer. (ca. 150,- €/qm)

***Sind Verstellmöglichkeiten für Stützen sinnvoll? Wenn ja, wie sollten sie ausgeführt sein?***

Verstellbare Stützen sind sicher sinnvoll um den Anhänger einmal genau auf das Boot anzupassen. Dann hat man von Zeit zu Zeit immer mal wieder die Gelegenheit nachzusetzen. Massveränderungen finden über die Zeit an beiden Bauteilen statt. Der Anhänger kann sich deformieren und höre und staune GFK zumindest in der Polyesterverbindung hört niemals auf zu schrumpfen.
Wenn ich einen GFK- Polyestermantel um ein Stahlrohr wickeln würde, so reißt das Material mit der Zeit mehr und mehr wie die

Die neue Sporteinrichtung.

*Mit GFK-Rümpfe bester Qualität aus* ***Folkboat Baltic Ltd.****, Estland, haben wir eine große Preissenkung vornehmen können. Fordern Sie Prospekt und die neue Preisliste!*

**Folkebåd** centralen a·s
**KERTEMINDE**

**Wir gehen voran!**

DK-5300 Kerteminde · Danemark · Tel +45 65 32 32 32 · Telefax +45 65 32 32 26

e-mail: folkboat@folkboat.dk - www.folkboat.dk

Bratwurst auf dem Grill auf. Das Material unterliegt einem ständigen Schrumpf.

***Gibt es Tipps zum Sichern von Boot und Rigg beim Verladen?***

Spanngurte habe ich persönlich nie verwendet, weil ich keine Lust habe, die Schleifspuren an der Schiffsseitenwand wegzupolieren und das Geschnarre von den Dingern ungeheuer nerven kann.

Wenn man Gurte verwendet, dann sollte man bewusst auf freier Windangriffsstrecke eine Verdrehung des Gurtes provozieren, dann kommt es nicht so leicht zu den nervenden Vibrationen.

Eine ordentliche Schot kann heute auch schon 800 kg Zugkraft ab. Sie eignet sich daher genausogut zum Festzurren wie ein Spanngurt. Ist außerdem seemännischer: Mit einem in die Schot eingeknoteten festen Auge kann ich mir einen 2/1 oder 4/1Flaschenzug einknoten mit dem ich sehr hohe Kräfte auf das Seil bringen kann.

Für sehr wichtig halte ich den soliden Keil vor dem Kiel, der wie die Auflage gut gepolstert sein muss.
Es ist immer wieder die Nickbewegung beim Bremsen gegen die wir anarbeiten müssen.
Dementsprechend ist der vordere Gurt oder das Seil geradezu nebensächlich.

***Was ist für eine 100 km/h-Zulassung des Trailers bzw. des Gespanns erforderlich?***

- Das Zugfahrzeug muss mit ABS ausgerüstet sein.
- Die Reifen dürfen max. 6 Jahre alt sein (es gilt das Herstellerdatum der Reifen und nicht die Erstzulassung des Anhängers).
- Gebremste Anhänger müssen hydraulische Achsstoßdämpfer haben.
- Ungebremste Anhänger benötigen keine Stoßdämpfer.
- Das Massenverhältnis X zwischen der zulässigen Gesamtmasse des Anhängers und der Leermasse des Zugfahrzeuges darf höchstens betragen...
  a. bei ungebremsten Anhängern: X = 0,3
  b. bei gebremsten Anhängern mit hydraulischen Achsstoßdämpfern:
  - Wohnwagen: X = 0,8
  - andere Anhänger: X = 1,1
  Also: Zul. Gesamtmasse des Anhängers = X · Leermasse Zugfahrzeug

Das so errechnete Gesamtgewicht des Anhängers für Tempo 100 km/h darf nicht die bisher eingetragene Anhängelast im Kfz-Schein überschreiten und muss immer kleiner sein als das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges. Das Gespann bei amtlich anerkannten Sachverständigen (z.B. TÜV, DEKRA, GTÜ) vorstellen, der bescheinigt dann ggf. die Erfüllung der oben genannten Voraussetzungen und die Freigabe für Tempo 100. Dann muß man die Strassenverkehrsbehörde aufsuchen, die Bestätigung vorlegen und dort offiziell bescheinigen lassen. Die Bescheinigung gilt nur für dieses Gespann und ist mit den Kfz-Papieren des Gespannes permanent mitzuführen.
Zwei versiegelte Tempo-100-Plaketten werden übergeben und müssen vorschriftsmäßig angebracht werden

***Was muß an Trailern regelmässig gewartet werden, welche Arbeiten kann man selbst ausführen, welche überlässt man besser Spezialisten?***

Arbeiten an der Bremse solltet Ihr den Profis überlassen. Wer viel fährt, sollte die Bremse einmal im Jahr nachstellen lassen.

Arbeiten an der Lichtanlage ist Ansichtssache. Mich treibt das zum Wahnsinn.
Aber ich krieg zu Hause auch kaum ‘ne Birne ausgewechselt, ohne dass die Sicherung fliegt.
Radlager sollten im Turnus von höchstens 5 Jahren gewechselt werden.

***Was ist beim Lagern von Trailern mit/ohne Boot zu beachten, ist Aufbocken sinnvoll?***

Ich persönlich glaube nicht, dass Aufbocken erforderlich ist. Es sei denn, dass die Reifen die Luft nicht halten. Wenn die Reifenseitenwand einfällt, wird es allerhöchste Zeit zu handeln.
Boot und Trailer im Winter trocken und vor allem belüftet lagern. Temperaturen spielen dabei eher eine untergeordnete Rolle, es sei denn, dass irgendwo Wasser versteckt ist, das potentiell gefriert und Räume sprengt. Der größte Gegner für alle Werkstoffe an Bord und insbesondere an Deck sind die UV Strahlen. Die zerstören alles laufende Gut, das nicht aus VA ist. Planen, Segel, Gelcoat, Blöcke, Schoten und natürlich alles Hölzerne leidet.

***Worauf ist beim Kauf eines gebrauchten Trailers zu achten?***

Die meisten Bootstrailer fahren mit Gummi gefederten Achsen. Diese verschleißen in den Elementen und werden auch spröde. Gegebenenfalls ist die Achse dann hin.
Keine Anhänger ohne Papiere kaufen !!
Bei Neuzulassungen werden Bremsberechnungen gefordert, die man nur mit eindeutiger Identifikation der Zugeinrichtung und der Achsen rekonstruieren kann.
Besonders problematisch sind Gebrauchtimporte aus den USA und auch aus England. Dabei spreche ich nicht von der Qualität sondern von der Erfüllbarkeit unserer Vorschriften.
Rost ist immer ein schlechtes Zeichen. Dabei sind die Kielwanne und die tragenden Holme ein ernster Gegner. Die Auflaufbremse sollte geprüft werden.

***Baut Fa. Hellmich auch selbst Folke-Trailer?***

Eigentlich nicht. Ich habe mit Kiki zusammen seinen Folketrailer gebaut, und der ist wirklich ordentlich geworden und fährt auch sehr gut. Hat Spaß gemacht, war aber unter dem Aspekt der Zeiterfassung in Verbindung mit branchenüblichen Stundenverrechnungssätzen nicht wirtschaftlich, gemessen an den Preisen der Serienfertiger. Man müsste vielleicht mal ein Konzept erstellen um wirklich innovativ, anders und natürlich besser zu sein als der Wettbewerb. Dazu braucht es die Fähigkeit sich von bestehenden Lösungen zunächst zu trennen und das Pferd von der anderen Seite zu besteigen.

Eine Eigenschaft, die ich an meinem Handwerkervorbild, meinem Vater, immer sehr geschätzt habe und heute noch sehr schätze.

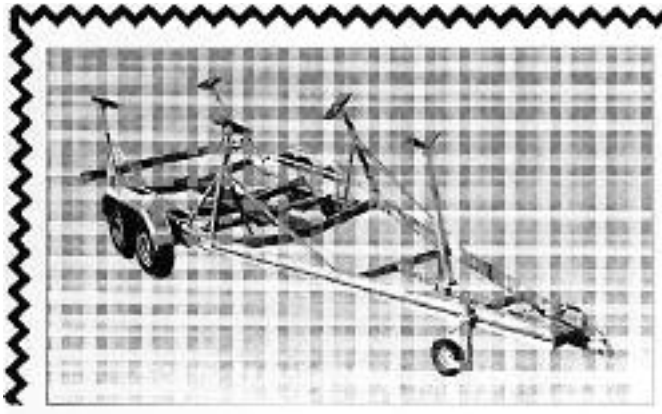
# Berlin Springtime 04
## Impressionen und Resultate

Dr-Sparr-Preis 04

Dr.-Sparr-Preis 04

Kolle mit Peter Hendrischke

Tegeler Kanne 04



**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

## Die Berliner Ergebnisse auf einen Blick

***Tegeler Kanne***
***24./25.04.2004***

1 GER 760 Andreas Blank
2 GER 617 Gunter May
3 GER 947 Dimitri Rempen
4 GER 654 Klaus Krüger
5 GER 721 Christoph Nielsen
6 GER 759 Christian Hacker
7 GER 504 Rainer Birkenstock
8 GER 555 Peter Schuhmann
9 GER 560 Klaus Löffler
10 GER 473 Stefan Klabunde

***Goldplakette 2004***
***1.und 2. Mai 2004***

1 GER 560 Klaus Löffler
2 GER 617 Gunter Mai
3 GER 760 Andreas Blank
4 GER 902 Sabine Knegendorf
5 GER 473 Stefan Klabunde
6 GER 654 Klaus Krüger
7 GER 721 Christoph Nielsen
8 GER 504 Rainer Birkenstock
9 GER 555 Peter Schuhmann
10 GER 947 Dimitri Rempen

***Dr. Günther Sparr- Preis***
***15.5. - 16.5.04***

1 GER 721 Christoph Nielsen
2 GER 760 Andreas Blank
3 GER 844 Rainer Kiewning
4 GER 689 Jörg Hustan
5 GER 659 Peter Kühn
6 GER 947 Dimitri Rempen
7 GER 560 Klaus Löffler
8 GER 902 Sabine Knegendorf
9 GER 481 Frank Wehner
10 GER 504 Rainer Birkenstock

*Diese schöne Einladung erreichte viele möglicherweise Interessierte leider viel zu spät - woran lag's?*

## Classic-Kiel-Cup der klassischen Yachten:

# Edelholz mit „F"

Der Freundeskreis klassischer Yachten (FkY), eine Initiative von über 900 „Schwärmern, Freaks und Enthusiasten", veranstaltet jedes Jahr zur Kieler Woche das bereits zur Institution gewordene Rendezvous der Klassiker. In jedem Jahr wird eine Schwerpunktbootsklasse bestimmt, die auf den publikumswirksamen Sonderveranstaltungen besonders vorgestellt und geehrt wird. In diesem Jahr ist es das Nordische Folkeboot, das sich auf diese Weise auf höchste Aufmerksamkeit und stilvolle Auftritte freuen darf.

Alle Eigner schöner Holz-Folkeboote sind daher in diesem Jahr besonders herzlich nach Kiel eingeladen.

Aber Achtung: Es eilt zur Meldung! Bis zum 14. Juni sollten die Meldungen beim Veranstalter eingegangen sein, die Unterlagen gibt es bei Dr. Rainer Hinrichsen, Kehdenstr. 25, 24103 Kiel, Tel. 0431 9 54 36, E-Mail: info@klassiker-rendezvous.de, in der DFV ist Regina Augstin Ansprechpartnerin für den Event:
Bülker Weg 2, 24229 Strande, Tel. 04349 90 97 98, E-Mail: augustin-strande@t-online.de

Die Veranstaltung hat eine eigene Internet-Seite, auf der unser Folkeboot prominent präsentiert wird: wwwww.klassiker-rendezvous.de/.

Der FkY unterhält ferner eine Folkeboots-Liste im Rahmen der Dokumentation „Register Klassischer Yachten", in der immer mehr alte Folkeboote registriert sind. (www.yachtsportarchiv.de)
Also Hölzerne: Schnell melden und sachte trailern!

*Die Unterlagen erreichten leider auch die FolkeNews Redaktion recht spät, und unser Erscheinungstermin fällt mit der Veranstaltung praktisch zusammen. Hoffen wir trotzdem, daß viele Holzfolkes den Weg nach Kiel finden. Wir werden berichten... die Red.*

***Das Programm: Regatten und Stelldichein***

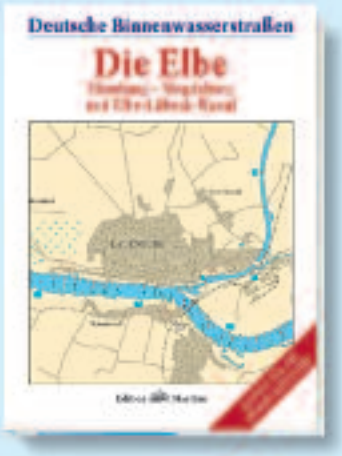
***Freitag, 18. Juni 2004**, ab 19.00 Uhr: Get-together Party beim British Kiel Yacht Club mit karibischer Musik und englischem Barbeque. Austeilen der Teilnehmerunterlagen.*
***Samstag, 19. Juni 2004**, ab 7.30 Uhr: English Breakfast beim British Kiel Yacht Club.*
*9.00 Uhr: Geschwaderfahrt der Klassiker zum Kieler Yacht-Club.*
*11.00 Uhr: Start der Regatta um den Classic-Kiel-Cup auf historischen Bahnen der Innen- und Außenförde. Anschließend Stelldichein für die Klassiker im geräumten alten Olympiahafen vor dem Kieler Yacht-Club.*
*17.00 Uhr: Cercle für Skipper und Crews im Kaisersaal des Kieler Yacht-Club bei französischem Wein und Quiche Lorraine. Siegerehrung und Preisverteilung. Danach: Unterhaltung und Klönschnack auf der Pier Royal vor dem Kieler Yacht-Club.*
***Sonntag, 20. Juni 2004**, bis 12.00 Uhr: Möglichkeit zum Frühstück im Kieler Yacht-Club oder auf der Pier Royal. Die klassischen Yachten und Jollen verlassen den alten Olympiahafen.*

# Wasserstraßen: als Karte und auf CD-ROM

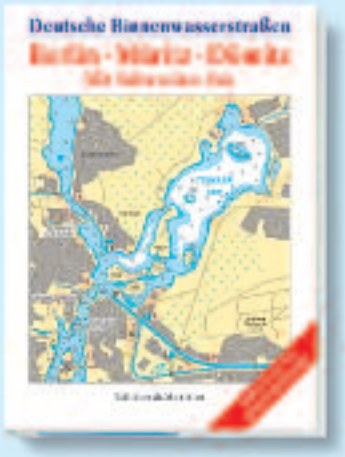
## Sportbootkarten für Binnenwasserstraßen

Das farbige Kartenbild im benutzerfreundlichen DIN A3-Kartenformat (gefalzt auf A4) stellt im Maßstab 1:30 000 / 1: 50 000 die Gewässer detailgetreu dar. Der gesonderte Textteil enthält auf 16 Seiten revierspezifische Hinweise zu Gewässer- bzw. Tauchtiefen, Bootsführerscheinen und Verkehrsordnungen bzw. -vorschriften, Behörden, Wasserstandsvorhersagen, UKW-Sprechfunk, Betonnung und Befeuerung, Schleusen und Brücken.

*Deutsche Binnenwasserstraßen 1*
**Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal**
37 farbige Karten im Format DIN A3, 4 Fotos, Buchformat 21 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag
**€ 28,–** (D); ISBN 3-89225-437-0




*Deutsche Binnenwasserstraßen 2*
**Die Elbe/Hamburg – Magdeburg und Elbe-Lübeck-Kanal**
31 farbige Karten im Format DIN A3, 6 Fotos, Buchformat 21 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag
**€ 28,–** (D); ISBN 3-89225-438-9




*Deutsche Binnenwasserstraßen 3*
**Berlin – Müritz – Dömitz/ Mit Schweriner See**
24 farbige Karten im Format DIN A3, Buchformat 21 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag
**€ 28,–** (D); ISBN 3-89225-456-7

*Deutsche Binnenwasserstraßen 4*
**Von der Elbe nach Berlin/ Mit Potsdamer u. Berliner Gewässern**
18 farbige Karten im Format DIN A3, Buchformat 21 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag
**€ 28,–** (D); ISBN 3-89225-455-9

## Neu: Jetzt auch auf CD-ROM

Die detailgenauen digitalen Binnenkarten im WGS-84-Format überzeugen vor allem durch die klare farbige Kennung und die übersichtliche Darstellung. Zur Verwendung der digitalen Binnenkarten benötigt man die Navigationssoftware „Binnen Navigator“. Diese Software eignet sich zur Vorbereitung sowie Durchführung einer automatischen Routenplanung auf dem PC für deutsche Binnengewässer. Die Position und der gefahrene Kurs können über ein angeschlossenes GPS-Gerät in die digitale Binnenkarte eingetragen werden. In diesem Plottmodus wird die Karte leicht 3-dimensional und in Schiffsvorausrichtung dargestellt. Diese Perspektive ist somit direkt mit dem Blick aus dem Cockpit vergleichbar.

*Deutsche Binnenwasserstraßen 1*
**Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal**
**€ 26,–** (D);
ISBN 3-89225-486-9

*Deutsche Binnenwasserstraßen 2*
**Die Elbe/Hamburg – Magdeburg und Elbe-Lübeck-Kanal**
**€ 26,–** (D);
ISBN 3-89225-487-7

*Deutsche Binnenwasserstraßen 3*
**Berlin – Müritz – Dömitz/Mit Schweriner See**
**€ 26,–** (D);
ISBN 3-89225-488-5

*Deutsche Binnenwasserstraßen 4*
**Von der Elbe nach Berlin/ Mit Potsdamer und Berliner Gewässern**
**€ 26,–** (D);
ISBN 3-89225-489-3

**Binnen Navigator**
**€ 199,90** (D);
ISBN 3-7688-9583-1
**Systemanforderungen:**
WIN 2000, NT, XP,
min. 850 MHz-Prozessor,
200 MB freier Festplattenspeicher,
min. 128 MB Arbeitsspeicher,
16 MB Grafikkarte,
freie serielle Schnittstelle,
CD-ROM-Laufwerk

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

Edition Maritim

## Vor der EU Osterweiterung: Letzter Grenzgang unter dem Schweizer Kreuz - Ein Törnbericht von Roland Dietrich

# Mit der „Moltina" über Rügen nach Stettin

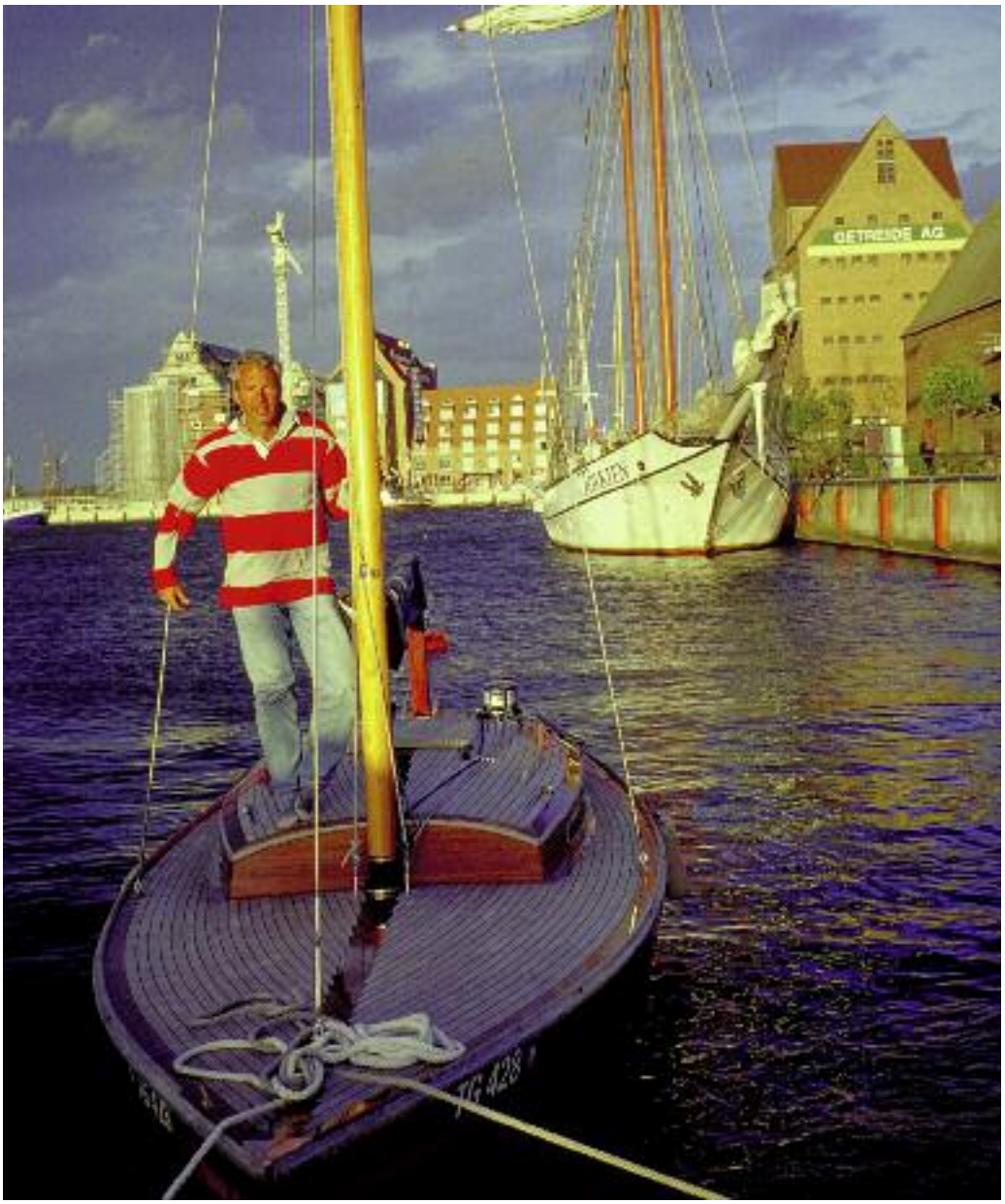
Erst jetzt, spät am Nachmittag, entdecke ich die Spinne. Meistens haben wir welche auf dem Boot. Nachts spinnen sie ihr Netz über die Öffnungen, welche die Plane freilässt. Bei uns zählen die Spinnen zu den guten Geistern an Bord, weil wir denken, dass sie vielleicht die Menge der Schnaken reduzieren könnten, welche in diesem heißen Sommer in den flachen Gewässern um Rügen besonders zahlreich sind.

Mein Blick geht achteraus, wo die Wellen von Zeit zu Zeit in Besorgnis erregender Höhe anrollen. Es wird ganz ruhig, wenn sich das Heck der „Moltina" auf der durchlaufenden Welle anhebt. Der Ruderdruck fällt gegen null. Das Wasser scheint sich das Boot ausrichten zu wollen, so wie ein Fußballspieler, der sich den Ball auf dem Elfmeterpunkt zurechtlegt. Im nächsten Augenblick wird das Folkeboot den Wellenhang hinunter gespült. Durch den Bootskörper und das Ruderblatt geht ein Zittern. Die Vibration ist bis in die Pinnenhand zu spüren. Mir ist, als könnte ich ein leises Brummen hören. Wir haben die Rumpfgeschwindigkeit erreicht.

Im Winkel zwischen Ruderkopf und Pinne kämpft die Spinne um ihr Leben. Auf den Resten ihres zerfetzten Netzes turnt sie auf und ab, auf der Flucht vor dem ansteigenden Wasser, das sie immer häufiger zu erfassen droht. Ob sie intelligent genug ist, die Gefahr zu erkennen? Oder ob sie gar seekrank ist wie Marek, der mit bleichem Gesicht ebenso wie ich achteraus späht, mit wachsendem Erstaunen über die zunehmende See?

„Der Nordost geht im Sommer nicht über fünf", hatte der Fischer auf Rügen gesagt. Er sollte sich eigentlich auskennen, aber wer kennt sich bei den extremen Wetterlagen heutzutage noch aus? Marek und ich waren heute früh von Swinemünde aus gestartet. Unser Ziel, Saßnitz auf der Insel Rügen, konnten wir bei dem herrschenden Nordostwind gut anliegen. 42 Seemeilen hoch am Wind lagen vor uns und das Boot lief flott. Dann briste es immer mehr auf und die Sache begann unkomfortabel zu werden. Die geschützten Häfen der Buchten von Mönchgut am südöstlichsten Zipfel Rügens boten sich jetzt an. Wir kämpften uns noch so weit hoch, bis wir die Nordspitze der Greifswalder Oje sicher passieren konnten. Dahinter war ich auf Raumschotkurs abgefallen. Die Fock wusste nicht so recht, was sie machen sollte, und ich ließ Marek sie im Lee des Großsegels dichtknallen. Jetzt aus Vorschiff zu gehen um auszubaumen war zu gefährlich, und schließlich liefen wir ohnehin Höchstgeschwindigkeit. Der Wind war selbst bei Stärke sechs noch warm, und wir saßen in Badehose und Shirt, eine Garderobe, zu der unsere Rettungswesten und Sicherungsleinen nicht so recht passen wollten.

„Was denkst du, wie hoch sind die Wellen?", meint Marek. Ich setze meine Schätzung ganz




*David und Goliath in Rostock: das Folkeboot vor der „TOLKIEN"*

unten an: „Ein Meter?“ Marek ist nicht einverstanden, aber seine Kraft reicht nur zu einem milden Protest. Nicht lange, dann passiert etwas, was seine Skepsis bestätigen sollte. Man weiß, dass bei einer signifikanten Wellenhöhe von zehn Metern statistisch jede zehntausendste Welle eine Höhe von dreißig Metern erreicht. Die Berichte über Monsterwellen sind also nicht übertrieben. Was aber passiert bei signifikanter Wellenhöhe von einem Meter? Ich kenne die Antwort nicht, aber die nächste Welle steigt auf das Achterdeck, wo sie am Cockpitsüll zerbricht und Fetzen von Wasser in die Plicht wirft. Da ich draußen sitze, tauche ich mit dem Hintern in die badwarme Ostsee. Ich bin sprachlos. Das Boot geigt inzwischen mächtig in den Seen, welche es mit rauschender Fahrt hinunterpflügt. Marek hängt seekrank über der Fußreling. Die Landzungen von Mönchgut strecken sich uns bereits fingerförmig entgegen. „Noch zwanzig Minuten, dann wird es ruhiger“, rufe ich Marek zu, um ihn auf seinem ersten Segeltörn bei Laune zu halten. Bald haben wir die eng betonnte Zufahrt von Gager vor uns. Während wir jetzt hoch am Wind mit kurzen Schlägen kreuzen, fegen Böen durch die Bucht, bis die Vorschotwinsch in Lee ins Wasser taucht, das von dort wie aus einem defekten Hydranten in das Boot schießt. Nach einem Dutzend Wenden erreichen wir den Naturhafen, der so groß und leer ist, dass man wunderbar hineinsegeln kann. Die wenigen Stegplätze sind bereits belegt, aber man macht uns soweit Platz, bis wir das kleine Folkeboot noch irgendwo dazwischen stecken können. Wir sind erleichtert, als die Leinen fest sind. „Ja, ja, der Greifswalder Bodden ist berüchtigt für seine giftige See“, meint der Fischer auf unsere Geschichte. Und die Fischer von Rügen kennen sich aus!

Hier in Gager waren meine Frau Nada und ich im Juli einfach hängen geblieben. Ein Idyll! Das Folkeboot lag direkt neben dem Schilf, das Wasser klar und nur mäßig salzig. Die Leute freundlich und offen. Man lebt hier von dem was die Ostsee gibt und von den Touristen. Am Vormittag kehren die Boote vom Fang zurück. Dann kann man frischen Fisch direkt aus dem Netz kaufen. Oder man wartet, bis an der Imbissbude der Grill angeheizt ist und bekommt dort eine Flunder oder einen Hering oder Hornfisch serviert, von dem wir noch lange träumen.

In Eckernförde waren wir Anfang Juli gestartet. In den ersten Tagen hatte uns stürmischer Nordwest in Kiel festgehalten und auch reichlich Regen mitgebracht. Die Kieler Woche war gerade vorbei und der fünfzehn Meter lange Finnwal, welcher für das Sommerereignis des Jahres in der Kieler Förde sorgte, noch nicht aufgetaucht. Wir waren also etwas gelangweilt und wollten so bald wie möglich weiter. Die ersten Versuche scheiterten an Wind und Seegang oder unserer Courage und führten uns lediglich bis nach Wendtorf und Strande am Ausgang der Förde. Es lagen einige große Etappen vor uns und die erste, zum Fehmarnsund, wurde durch die Schießübungen im Sperrgebiet noch weiter. Erst am Abend waren wir im Großenbroder Fährhafen eingelaufen. Von dort ging es am nächsten Tag bis nach Warnemünde, immerhin auch 35 Seemeilen und mit dem Folkeboot kein Pappenstiel. Dafür hatte man uns dort noch den letzten kleinen Liegeplatz zugewiesen, ansonsten war der Hafen am Alten Strom während der Warnemünder Woche völlig ausgebucht.

*Die „VRIENDSHIP“ auf der Oder unterwegs zum Veteranentreffen in Berlin. Der Eigner hat das Wrack vor 25 Jahren aus dem Schlick gezogen, seither wohnt er darauf und hat den Frachtensegler vollständig restauriert*

*Die Trachten von Rügen*

Warnemünde zeigte sich von seiner sonnigsten Seite. Strand und See erschienen in traumhaft schöner Lichtstimmung, und man kann den Glanz der früheren Tage erahnen, als die Menschen noch nicht an den zweiten Weltkrieg dachten und die vornehme Gesellschaft sich hier ein Stelldichein gab. Heute verkehren von hier aus die großen Fähren nach Skandinavien. Wir genehmigten uns einen Tag Pause, nicht zuletzt wegen erneut angesagter sieben Beaufort. Die Kitesurfer machten sich ein Fest daraus, während wir uns bei einem Bad in der Ostsee an der warmen Brandung erfreuten.

Als nächster Hafen in Ostrichtung bot sich einzig das Naturschutzgebiet Darsser Ort an, obwohl als Nothafen bezeichnet und man nur für eine Nacht dort liegen kann. Der ex Marinestützpunkt ist heute Standort eines Rettungskreuzers, weswegen man sich weiter die Mühe macht, den Hafen gegen Versandung und Vereisung offen zu halten. Zu Zeiten der DDR hatten hier ranghohe Militärs ihr Ferien- und Jagdrevier, während das Gebiet für die Bevölkerung absolut tabu war. Zu verlockend schien die Nähe der dänischen Inseln für eine Flucht über die Ostsee. In den DDR Wanderkarten hatte man den Nordostzipfel der Halbinsel Zingst einfach weggelassen, eine für uns unvorstellbare Menschenverachtung. Der Wachtturm am Strand kann seinen ehemaligen Verwendungszweck nicht verbergen und wirkte bedrückend. Die Häuser hat man mitsamt der Fundamente entfernt und das Gebiet renaturiert. Nur aufgrund der Starkwindvorhersage durften wir ausnahmsweise einen Tag länger bleiben und hatten Zeit für einen ausgedehnten Spaziergang. In einem winzigen Entlastungskanal mitten im Schilf konnten wir Frösche und Ringelnattern aus nächster Nähe beobachten.

Der abflauende Nordwest war am nächsten Tag immer noch kräftig genug, uns in schneller Fahrt bis in das enge Fahrwasser entlang der Westküste Hid-

densees zu schieben, wenn sich auch Nada über das Geschaukel bei raumem Kurs in der alten Dünung beschwerte. Bald aber konnten wir uns in die Rinne zwischen den Tonnen einklinken, die nach Süden nahtlos in den Strelasund zwischen der Insel Rügen und dem Festland übergeht. In Altefähr machten wir fest. Hatte uns bereits am Tage die Natur mit den Farben eines perfekten Sommers bedient, begeisterte uns in der Nacht der Vollmond, wie er in der klaren Luft hinter den Bäumen aufging und ein Feuerwerk von Licht auf den Wasserflächen abbrannte.

*Die Seebrücke in Sellin*

Es folgte ein nicht unwillkommener Flautentag. Der richtige Segeleinstieg für Christine und Tom, Freunde von zu Hause, die hier auf Rügen Urlaub machten und nach Altefähr gekommen waren, um mit uns nach Stralsund überzusetzen. Die alte Hansestadt mit ihren stolzen Handelshäusern bietet eine reizvolle Skyline. Charakteristisch sind die alten Speicher am Wasser. Auf einem Frachter hatte man eine Freilichtbühne installiert, auf der Lortzings „Zar und Zimmermann“ aufgeführt wurde.

Zwei Tage später ging es für unsere Gäste an Bord schon ein wenig rauer zur Sache, als wir gemeinsam von Lauterbach die zwölf Seemeilen nach Gager kreuzten. Es war für uns vier ein herrlicher Trip und das Ziel war allemal lohnend. Von dort aus sollten wir in Nadas restlicher Urlaubszeit die Umgebung erkunden. Der Ferienort Göhren war mit unseren geliehenen Fahrrädern rasch erreichbar. Ab da führt die Schmalspurbahn, der „Rasende Roland“, unter Dampf über die Insel. „Wir haben hier alles“, sagen die Mönchguter. „Die Ostsee, die Berge und die Wälder“. Na ja, wir Schwarzwälder taten uns mit der Bezeichnung „Berge“ zwar etwas schwer, wir würden die sanften Erhebungen wohl eher als Hügel bezeichnen. Aber zweifellos ist dies eine traumhaft schöne Landschaft. Das Getreide wurde noch von den Kornblumen überragt und lieferte den goldgelben Hintergrund für die farbsatten Blüten, die Nada mit dem Makroobjektiv aufnahm, während ich wiederum Nada bei ihrer Beschäftigung fotografierte, beide berauscht von Licht und Kontrasten, wie bis dahin nur aus der Provence bekannt.

Bald war die Ferienzeit für Nada zu Ende, der Zug brachte sie von Bergen auf Rügen in neun Stunden direkt nach Karlsruhe. Für mich noch das Sommerfest von Gager die traditionelle Tracht der Einheimischen. Dann trieb mich der Wind zur Nachbarinsel Ruden und von dort in den Peenestrom. Mit Marek war ich erst in einer Woche in Stettin verabredet, also blieb mir Zeit für einen Abstecher in das Achterwasser der Insel Usedom. Im Slalom ging es zwischen den Fischernetzen durch. Die Fischer von Gager hatten mich über das System der Fähnchen, oder „Schwecken“ aufgeklärt. An den schwarzen Doppelfähnchen hängen Angeln mit Hunderten von Haken. Sie hängen in der Regel tief und man kann in einem Abstand von wenigen Bootslängen ohne weiteres daran vorbeifahren. Die roten Schwecken dagegen werden immer paarweise ausgebracht. Zwischen zweien hängt jeweils ein Netz, dessen Oberrand unter Wasser liegt. Die Richtung des Netzes wird durch je einen kleinen weißen Schwimmer (z.B. einen leeren Plastikkanister) angezeigt, der in etwa zehn Meter Abstand vom roten Doppelfähnchen angebracht ist. An der dem Schwimmer gegenüberliegenden Seite der Fahne kann man also vorbei segeln. Ich hatte reichlich Gelegenheit, mich von der Richtigkeit der Angaben zu überzeugen und verlor alsbald den Respekt beim Passieren der

Fahnen. Nur die Stellnetze, die mit bis zu zehn Meter langen Holzstangen am Grund befestigt sind, können einen in den Wahnsinn treiben, da sie oft Leitnetze haben, die an einer nicht gekennzeichneten Schwimmerleine nahezu unauffindbar in irgend einer Richtung weit weg reichen. Das Folkeboot kann sie abstreifen, mit einem Kurzkieler wäre ich hängen geblieben. In Zinnowitz im Achterwasser eine Kuriosität: Drei Lastkähne zu einer Hafenmauer umfunktioniert, indem man sie in geeigneter Position versenkte und mit Erde auffüllte. Inzwischen wachsen Bäume aus den Wracks empor. Die Festmacherleinen kann man einfach an den Klampen der alten Kähne belegen.

Weiter ging es durch das Stettiner Haff zunächst bis Mönkebude. Bei Windstärke fünf lief ich unter Segeln ein, die hohen Pappeln gaben mir Schutz für ein entspanntes Anlegemanöver. Tags darauf war ich gerade dabei, die frisch gewaschenen Kleider auf dem Vordeck aufzuhängen, als eine Redakteurin der örtlichen Tageszeitung befand, dass es vielleicht die Leser interessieren könnte, wer hier mit einer Schweizer Flagge am Heck eines Folkebootes im Stettiner Haff aufkreuzt. Nach einem Interview fand ich mich tags darauf mit Farbfoto in der Haff-Beilage des Nordkuriers wieder und wurde so zu etwas wie einer lokalen Berühmtheit. Vom Darss bis Mönkebude trifft man noch einige der traditionellen Zeesboote, traditionelle Segelkutter mit einem Tiefgang von nur achtzig Zentimetern, die hier noch bis weit in das eben vergangene Jahrhundert für den Fischfang eingesetzt wurden.

Ückermünde, nur wenige Seemeilen weiter, hätte ich fast nicht gefunden, denn wenn man so auf den Strand zufährt, wo die Badenden noch weit draußen in knietiefem Wasser stehen, braucht es schon viel Vertrauen zu Seekarte und Kompass, um weiter darauf zu zuhalten. „Vorsicht, das sind überschwemmte Wiesen!“, hatte man uns bereits im Kieler Yachtclub gewarnt. Schließlich entdeckte ich aber doch noch den kleinen Leuchtturm, der die schmale Mündung der Ücker markiert, und der achterlicher Wind schob mich flussaufwärts in die Stadt. Im Seesportclub Vorpommern fand ich herzliche Aufnahme, und kaum waren die Leinen fest, ging ich mit einem Hechtsprung über Bord in diesen unglaublich frischen und klaren Fluss, eine willkommene Abwechslung nach den Wochen in Salz- und Brackwassser. „Du stehst hier in der Zeitung“, erfuhr ich am nächsten Morgen von meinen Gastgebern und bekam gleich ein druckfrisches Exemplar mitgebracht.

Der schmucke Ort war Anfang des 19. Jahrhunderts durch seine Tonvorkommen und Eisengießereien zu bescheidenem Wohlstand gekommen. Flussaufwärts bestand im zehnten Jahrhundert eine Niederlassung der Wenden, die man jetzt als Freilichtmuseum hergerichtet hat. Auch hat man zwei Wikingerschiffe gebaut, auf denen man sich als Besucher des Museums im Rudern üben kann. Von Ückermünde aus verkehren die Butterschiffe nach dem nahe gelegenen Stettin und nach Swinemünde. Riesige Einheiten im Vergleich zu dem kleinen Fluss, den sie nur dank Katamaranbauweise und im Einbahnverkehr befahren können.

*Ein Höhepunkt der Reise: Ückermünde*

Mit ausnahmsweise sehr wenig Wind begab ich mich ebenfalls in Richtung Polen. Quer durch das Stettiner Haff verläuft die Tonnenreihe, welche die Grenze zu Polen markiert. Man muss auf diesen riesigen Wasserflächen schon ziemlich pedantisch navigieren, ansonsten ist eine Grundberührung unvermeidbar. Zwischen Tonne 17 und 18 liegt das polnische Grenzboot, welches in Rufnähe mit Angabe des Zielhafens zu passieren ist. In Trzebiez (Ziegenort) wurde ich bereits von den Grenzpolizisten erwartet. Am darauffolgenden Morgen wurde die Schweizer Flagge mit militärischem Salut neben den bereits wehenden Flaggen der übrigen Gastländer gehisst und damit war meine Einreise endgültig legitimiert.

Nach Stettin ist es eine Tagesreise und bestimmt war die Fahrt oderaufwärts ein weiterer seglerischer Höhepunkt. Ich fand mich inmitten einer Armada von Segelbooten, die alle etwa gleichzeitig in Trzebiez gestartet waren. Nachdem eine Gruppe Berliner Segler, denen ich zunächst folgte, auf und davon gefahren war, bildete ich die Spitze des restlichen Pulks und hatte plötzlich und ungewollt die Verantwortung, den Nachfolgenden den Weg anzuzeigen. Ich zog den Kiel mehrfach etliche Meter durch den Schlick, bis ich Tonnen und Karte richtig interpretiert hatte und die anderen vor den Untiefen warnen konnte.

Das Segeln auf Flüssen hat immer etwas faszinierendes. Die Besonderheit Stettins war für mich der Kontrast der Stadt mit den großen Werften und Hafenanlagen auf der Westseite der Oder und der völlig unberührten Natur des Ostufers, wo ich nicht nur Graureiher und Kormorane, sondern auch Fischadler zu Gesicht bekam. Von der Marina Goclaw geht die Straßenbahn direkt in die Stadt über einen katastrophalen

*Einkaufsmeile in Rostock*

Schienenstrang. Es kracht und rüttelt beängstigend, wenn die Räder über die ungeflickten Bruchstellen springen. Dagegen ist Stettin eine moderne Stadt, mit Geschichte und einem beeindruckenden Gesicht, welches vom Fluss her vor allem durch die große Hakenterasse geprägt wird. Am Bahnhof erwartete ich Marek, der aus Katowitz angereist kam und pünktlich eintraf. Obwohl unbequem gereist bestand er darauf, dass wir noch am Nachmittag die Leinen loswarfen. Abends darauf erreichten wir Swinemünde. Mareks Vater arbeitete hier früher als Architekt, und für Marek war es ein Wiedersehen nach etlichen Jahren. Vom Anblick der vielen Imbiss- und Kitschbuden an der Strandpromenade erholte er sich erst, als er am nächsten Morgen die Bordküche mit einigen seiner geliebten polnischen Wurst- und Bierspezialitäten aufrüsten konnte.

Nachdem ihm der Fluss einen behutsamen Einstieg in das Segeln gewährt hatte, lernte Marek auf unserem Trip zurück nach Rügen die sportliche Seite kennen. Wir waren jetzt etwas unter Zeitdruck, da wir zügig nach Eckernförde zurück wollten. Beinahe wären wir auf dem Darss hängen geblieben. Es war bereits abzusehen, dass die Ostwindlage irgendwann auf Nordwest umschwenken würde. In Darsser Ort empfingen wir den Wetterbericht, der Nordwest sechs, zunehmend sieben, ankündigte. Schweren Herzens entschloss ich mich zu dem Versuch, davor noch bis Warnemünde durchzukommen. Bei achterlichem Wind und völlig ruhiger See überließ ich das Folkeboot bei festgelegter Pinne sich selbst und es fand fast ohne weiteres Zutun sein Ziel, während ich Log- und Tagebuch vervollständigte und Marek in seiner Koje entspannt und fest schlief. Er war gerade aufgewacht und rieb sich die Augen beim Anblick der großen Personenfähren in der Mündung der Warnow. Gerne wollte er noch etwas draußen bleiben und die Schiffe aus nächster Nähe betrachten. Er hatte noch nicht ausgesprochen, als der Sturm mit Macht einsetzte. Was für ein Kontrast! Wir hatten noch eben die Felder der Optis, Laser und Korsare passiert, die draußen in wenig mehr als Flaute für Olympia oder was auch immer trainierten. Jetzt kam plötzlich Hektik auf. Die Jollen wurden wie an einer langen Angel hinter Schlauchbooten in den Hafen gezogen. Wer keinen Anschluss gefunden hatte, kämpfte sich mit killenden Segeln durch. Der Wind war so stark, dass die Boote teilweise auf die Dalben trieben und daran entlang rutschten, bis sie wieder freikamen und wie zerknülltes Papier über das Wasser geblasen wurden. Motorbootfahrer kamen zu Hilfe und holten einen Segler nach dem anderen herein. Der Rettungskreuzer lief aus. Wir hatten es gerade noch geschafft im ständig sich verschärfenden Wind anzulegen. Es dauerte ganze fünf Minuten bis die Windmesser auf den großen Yachten neun Beaufort anzeigten. Ich war einen Augenblick lang wie gelähmt bei dem Gedanken, dass es uns genau so gut weit draußen hätte erwischen können.

Von hier aus sollte es nunwirklich kein Fortkommen mehr geben. Der Wetterumschwung, der viel heftiger ausgefallen war als angekündigt, hatte wohl auch Opfer unter den Seglern gefordert. Das Schicksal der Crew einer Yacht, die man leer treibend aufgefunden hatte, war unklar. Der Hafenmeister schickte am nächsten Morgen alle Boote aus dem Hafen, der bei weiter drehendem Sturm nicht mehr sicher sein würde. Es blieb uns nichts anderes übrig, als weiter die Warnow hinauf nach Rostock zu segeln, wo uns zwei Tage lang Böen der Stärke zehn um die Ohren wehten. Abgesehen von unserem durchkreuzten Reiseplan war der Besuch Rostocks ein Glücksfall. Die Stadt erwies sich als schöner, als ich sie mir vorgestellt hatte. Dann kam unsere „Moltina" an den Kran und auf den Trailer, und zurück ging es nach Altnau am Bodensee, wo es nach der anhaltenden Trockenheit des Sommers nicht mehr als eine Handbreit Wasser unter dem Kiel gab. Schön war es auf der Ostsee auf und um Rügen! Wir haben viel gesehen. Und es gibt noch viel mehr, was wir nicht gesehen haben. Ich denke, wir sollten noch mal hin.

*Segelspaß zu viert: Das Eignerpaar mit Gästen*

***Roland Dietrich***
***F-SUI37***
***Karlsruhe***

# Folkeboote erobern Laboe

## Hein-Dahlinger-Cup beim LRV am 03.07.2004

Der Laboer Regatta Verein e.V. richtet zum Hafengeburtstag Laboe am 03.07.2004 den Hein-Dahlinger-Cup aus (Folkeboot Halbmodell).

Natürlich wünscht sich der LRV eine rege Beteiligung, und die Chancen stehen gut, liegt der Termin doch genau zwischen dem Ende der Kieler Woche und den Deutschen Meisterschaften in Grömitz. 2003 waren 21 Boote am Start. Am Freitag, 02.07. kann im Laboer Gewerbehafen festgemacht werden, wo bis Sonntag, 04.07. Liegeplätze zur Verfügung stehen.

Das vorläufige Programm:
Freitag ab 16:00 Uhr Training, danach Einlaufen in den Gewerbehafen
Freitagabend Grillen
Samstag: Hein Dahlinger Cup, Tag der Seenotretter, Hafenfest, Folkeboote erobern Laboe
Sonntag: Buddelgriepen Juxregatta, 1 Meter Folkeboote stellen sich vor, 1 Meter Folkeboot Regatta, Folke Junior Segeln und Regatta.

Meldeunterlagen und Regattabüro:
Uwe Pfuhl, Fax 04343-1411, oder
Laboer Regatta Verein, Postfach 16, 24235.

Interessant für Segler alter Holzfolkes sind hier am Ort auch die Klassiker Regatten Laboe des FkY, 19.-22. August.

# „...aber gesegelt wird weiter!"

## Am 20. April verstarb unser Segelfreund Bernd Müller
## Ein Nachruf von Joe Weidinger

Die Kieler Flotte trauert um sein langjähriges Flottenmitglied Bernd Müller. Nur wenige Monate nach dem Tode von Karl Rehder ist er seinem „Meister" und väterlichen Freund gefolgt. Von frühester Jugendzeit an währte diese Freundschaft, denn „Berni" war wie der Karl ein echter Blankeneser von der Elbe und wurde sozusagen in die Segelei hineingeboren. Schon in jungen Jahren segelte er wie viele seiner Freunde im Jugendkutter des Blankeneser Segelclubs (BSC) und danach an der Vorschot von Jollen der älteren Mitglieder.
Eine gute Lehre, wie man sich vorstellen kann. So heuerte er gleich nach Beendigung seiner Schulzeit bei Karl Rehder, seinem großen Lehrmeister, auf dessen H-Jolle H 340 „Wirbelwind" an, - die übrigens Karl vom Vater des jetzigen Vorsitzenden des BSC, Herrn D. Tietzen, gekauft hatte. Gemeinsam wurden alle wichtigen Regatten auf Elbe und Alster gewonnen. Nachdem Karl in die Folkebootklasse eingestiegen war, übernahm Bernd die „Wirbelwind" und segelte mit diesem Boot ebenfalls sehr erfolgreich bis l970.

Nachdem Karl 1971 Eigner der bekannten „Trudelmaus" FG 216 wurde, stieg Bernd sofort wieder zu ihm ins Boot und hatte maßgeblichen Anteil an den Regattaerfolgen von Karl.

1978 erwarb er schließlich sein eigenes Folkeboot, die FG 190, alten Regattahasen sicherlich noch gut in Erinnerung. Ab 1990 segelte er die FG 675 „Nanuk", die als direktes Nachbarboot neben der „Trudelmaus" ebenfalls in Kiel/Strande lag und nie Elbwasser zu spüren bekam. Als „Leichtgewicht" war er oft bei Leichtwind-Wettfahrten in den vorderen Rängen zu finden.

Er war ein großer Verehrer klassischer Yachten in traditioneller Bauweise, die oft Gegenstand gemütlicher „Bord zu Bord" - Gespräche waren, wie er überhaupt stets ein sehr geselliger und auch trinkfreudiger Weinexperte und Segelkumpan war. Sein Trinkspruch begann stets mit „Na denn" . Allen, die ihn gekannt haben, wird er sicherlich in lebhafter Erinnerung bleiben , treu seiner Devise folgend: „Aber gesegelt wird weiter!"

***Uwe (Joe) Weidinger***

*Übrigens: Seine „Nanuk" hat er dem BSC, dem er über 50 Jahre als Mitglied angehörte, für die Jugendarbeit vermacht.*

*...na denn!*

*„Nanuk" 1985*

*„Berni" mit Erich Dierks, Karl Rehder, Sven Hagander*

## Der Goldpokal 2004 in Niendorf

# Große Ereignisse werfen Ihre Schatten voraus

Das Organisationsteam „GP 2004“ hat sich am letzten Wochenende zum x-ten Mal versammelt und immer wieder treten neue Fragen auf. Bekommen wir die Genehmigung von der Gemeinde zum Kranen im Fischereihafen? Reichen die Parkplätze aus? Woher bekommen wir preisgünstig einen Bauzaun zum Absperren der Parkflächen? Usw. usw. die Liste scheint schier endlos. Aber jeder des ca. 30 Mann (und Frau) starken Teams leistet seinen Beitrag.

Für das Ein- und Auskranen der Schiffe steht uns das Gelände im Fischereihafen zur Verfügung. Um den Tourismus dort nicht zu stören schafft die Gemeinde Timmendorfer Strand extra für unsere Veranstaltung eine zweite Zufahrt zu dem Gelände. Auch können die Trailer dort abgestellt werden. Die Nordwest Seite unseres Hafens wird komplett geräumt, so dass hier alle Schiffe - meist in zwei Reihen hintereinander - einen Platz bekommen. Der Clubeigene Parkplatz wird für Zelte und Wohnwagen weitestgehend gesperrt. Somit sind „die Camper“ unter uns mitten im Geschehen und ihnen stehen alle notwendigen sanitären Einrichtungen ohne lange Wege zur Verfügung. Als Außenparkplätze stellt uns die Gemeinde das Gelände „an der Acht“ ca. 70 Meter zum Liegeplatz, sowie den Parkplatz am Jugendheim (ca. 150m) zur Verfügung. Da dort das Parken überwacht werden muss, erhält jeder Teilnehmer bei Bedarf beim Einchecken einen Parkausweis.

Flaggen, Signalhorn, Startschiff und alles weitere zur Durchführung der Wettfahrten sind ebenfalls bereits geordnet, poliert und auf Funktion überprüft. Guter Wind und Wetter sind bestellt - auch wenn uns der Verantwortliche dafür keine Garantie unterschreiben wollte. Die ersten Meldungen sind auch bereits eingegangen.

Goldpokal 2004 du kannst kommen!

***Stefan Rosehr,***
***Niendorfer Yacht Club e.V.***

*Beachtet auch den Hintergrund-Kasten zum Goldpokal auf S. 23 dieses Heftes.*
Die Red.

### Mini Folkes müssen sich zweiteilen...

Unsere Stockholmer Folkefreunde erwarten uns im Herbst zur Austragung des Internationalen Länderpokals der Minifolkeboote in Stockholm. Heino Peters (HH) hat kürzlich die Bestätigung von Bo Lindström erhalten. Ein Eckernförder Busunternehmer wird die Busreise per Fähre Kiel-Göteborg organisieren: Abreise mit Stena-Line in Kiel Donnerstag, den 28.10. und Rückkehr Dienstag, den 02.11. in Kiel.

Da die Reise zeitlich sehr nah an der DFV Jahreshauptversammlung liegt, wird es für manchen Mini-Folke Fan echte Prioritäts-Nöte geben. Die Deutsche Meisterschaft der Mini-Folkeboote im Februar 05 wird in Essen stattfinden, und bei der JHV in Essen wird auch Mini-Folke gesegelt!

Bei Rückfragen Knut Nommels (0 43 51-8 28 31) oder Heino Peters (01 70-6 39 50 36) kontaktieren.

*Langsam kommt der Sommer und wir erinnern uns, wie schön es bei den Regatten im letzten Sommer war - hier bei der DM in Schwerin. Hoffen wir auf wieder so gutes Gelingen bei der DM in Grömitz, beim Goldpokal in Niendorf und bei allen anderen tollen Folke-Events in diesem Jahr... und guten Wind und gutes, faires Segeln!*

**Suche**
**Nordisches Folkeboot in Kompositbauweise (GFK/Holz)**
gern auch überholungsbedürftig
(z.B. Stabdecksanierung etc.)
**Tel.: 01 71-7 44 07 00**

Suche
**Alu-Mast**
oder komplettes Alu-Rigg für Folkeboot
Tel.: 04 51-6 11 06 66
Fax: 04 51-6 11 04 67
peercruse@t-online.de

**Holz-Folkeboot**
**an Liebhaber abzugeben**
**Werftgepflegt, Rumpf Mahagoni/Eiche, naturlackiert, gesund, Außenborder, Persenning, div. Ausrüstung neu 2000, Straßentrailer 12/2001**
**Preis VHS**
**Tel (abends) 0 74 32-20 03 50**

## Kurznachrichten aus den Flotten

***Die FolkeNews Red. braucht Euch als Korrespondenten in den Flotten. Es gibt was Neues - Email genügt: presse@folkeboot.de***

**FLOTTE BERLIN:**
Mit dem Start der neuen Saison hat sich einiges am Aufbau und Inhalt der Webseite www.folkeboot-berlin.de geändert. Ein neues Navigationssystem soll erlauben, interessante Inhalte noch schneller zu finden.
Ranglisten sollen nach jeder Wettfahrt veröffentlicht werden, Regatta-Termine sollen schnell gefunden werden, für Termine, Ergebnisse und Fotogalerien sind Archivfunktionen verfügbar ... Schaut mal wieder rein!

Vormerken: Jahreshauptversammlung der Flotte Berlin ist am 12. November 2004 im Segler-Club Gothia e.V., Bocksfeldstr. 21, in Spandau.

**FLOTTE ECKERNFÖRDE:**
Das traditionelle gemeinsame Training der Flotten Eckernförde und Bodensee zu den alljährlichen Eck-Days soll ab Frühjahr 2005 für alle Flotten geöffnet werden. Wer in diesem Frühjahr dort war, wird berichten können, wie lohnend die Veranstaltung war. Einzelheiten weiß Hinnerk Blenckner.

**FLOTTE ESSEN:**
Bei uns gibt es immer was Neues !!!! So zum Beispiel am 26. Juni unser Sommerfest. Motto: „45 Jahre Folkeboot Baldeneysee“. Ein echtes 3-G-Fest: Geselligkeit, Gegrilltes und Getränke.
Wir taufen dann auch unser flotteneigenes Mini-Folke!
Feier findet im YCRE statt.

**NFIA:**
Arne Olson, Chairman der Nordic Folkboat International Association, unseres Dachverbandes, ist umgezogen. Er kann jetzt unter folgender neuen Adresse erreicht werden: Alviksvagen 53A, S-16753 Bromma, Schweden.

**FLOTTE MÖHNESEE:**
Über die Restaurierung seiner hölzernen „Lieverdje” (F-G 142, BJ1962) hat Willi Schlummer (YCM) eine sehr sehenswerte Homepage gestaltet: www.holzfolke.de
Für alle Holzwürmer ein MUSS.

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

**Norbert Weber**
Dardanellenweg 18-20, 12109 Berlin
Tel. 030-7032061 oder
Bootseigner FG 673, Flotte Berlin

**Wolfgang Treu**
Haynstr. 9, 20249 Hamburg
Tel. 040-473709
Flotte Hamburg

**Kai Spier**
Weberstr. 9, 42289 Wuppertal
Tel. 0202-624046
Bootseigner FG 847, Flotte Essen

**Kurt Koczovowski**
Auf der Gathe 10, 45134 Heisingen
Tel. 0201-858100
Flotte Essen

**Wolfgang und Petra Träptau**
Benderstr. 33, 45257 Essen
Tel. 0201-4868455
Bootseigner FG 405, Flotte Essen

**Stephan Eilert**
Bismarckstr. 54, 40210 Düsseldorf
Bootseigner FG 968
Flotte Essen

**Wolfgang Bochentin**
Bismarckstr. 37, 14109 Berlin
Tel. 030-8033216
Bootseigner FG 786, Flotte Berlin

**Klaus-Peter Kunstmann**
Im Grund 2, 22880 Wedel
Tel. 04103-7029020
Bootseigner FD 207, Flotte Hamburg

**Uwe Westerkamp**
Lanfermannfähre 100, 45259 Essen
Tel. 0172-2913907
Flotte Essen

**Georg Bruns**
Kantstr. 88, 22880 Wedel
Tel. 0171-3813437
Bootseigner FG 650
Flotte ev. Eckernförde

**Klaus-Joachim Puls**
Einigkeitstr. 25, 45133 Essen
Tel. 0201-790031
Bootseigner FG 665, Flotte Essen

**Jochen Hobrecht**
Binzerweg 8, 24226 Heikendorf
Tel. 0431-245886
Bootseigner FG 87, Flotte Kiel

**Gregor Ronig**
Heisinger Str. 496, 45259 Essen
Tel. 0201-4669250
Bootseigner FG 975, Flotte Essen

***Willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!***

*Setzt Euch bitte mit den Neumitgliedern in Eurer Flotte in Verbindung und nehmt Kontakt auf!*

**Nordisches Folkeboot FG 625**
dänischer Werftbau von 1968 (FD525), Lärche naturlackiert, neues Teakdeck 1998, Ruder und Backskisten 2004 neu, umfangreich ausgestattetes Tourenboot, zum Saisonende zu verkaufen
**VB 10.999 Euro**
**Tel.: 01 71-7 44 07 00**

**Nordisches Folkeboot FG 176**
Lind 1965, sehr schöne Lärche in Naturlackierung, umfangreiche Ausrüstung, zum Saisonende zu verkaufen
**VB 10.999 Euro**
**Tel.: 01 71-7 44 07 00**

**Holzfolkeboot**
**F-G89**
Holz naturlackiert, keine Sondereinbauten, sehr guter restaurierter Zustand
**Preis VB**
**Tel 0 30-3 05 37 52**
**mobil 01 70-9 22 43 89**

**BRANDT-MØLLER**
**Folkeboot BM-Family Bj. 1997**
Kajüte Mahagoni/Teak, Teak-Deck, Alu-Rigg, Roll-Reffanlage, Klappmast, 9 PS Yanmar Diesel Einbaumotor, 2 Batterien, Wassertank, Nirospüle, Alkoholkocher, Kompass, Echolot, Fockpersenning, Plan über Alles, Porta Potti Toilette, selbstlenzende Plicht, Kupferantifouling im Gelcoat
**Preisvorstellung 50.000,-- Euro**
Tel.: 0 30/6 86 55 75
Fax: 0 30/6 86 80 60

# Neuer Illustrator

*Die Karikaturen, die von dieser Ausgabe an unsere Zeitschrift auflockern werden, sind von Segelfreund Rainer Garz aus Soest/ Westfalen. Rainer ist Innenarchitekt, arbeitet und beobachtet viel an der Küste und er ist, wie man sieht, ein Zeichner mit scharfem Blick für's seglerische Detail und viel sportlicher Selbstironie.*
*Unser Zeichner ist ein erfahrener Wettkampfleiter und segelt selbst einen Holzzugvogel, wenn er nicht gerade auf einem Folkeboot anheuert. Seine Arbeiten zum Thema Folke werden demnächst über die DFV Pressestelle gesammelt oder einzeln erhältlich sein.*

*Heini meint . . .*

# Wohin guckt der Segler?

*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.*

*Schön wär's!*

Da war ein Segelanfänger, dem ich zufällig auf einer Bootsschau wieder über den Weg lief. Er hatte die Arme voller Kartons. Auf meine Frage: „Windlupe, elektronische Logge, alles vom Feinsten, jetzt geht's rund." Das Boot? Eine Varianta. Stromversorgung? Ungeklärt. - Nun, ich hatte im Sommer mal eine Regatta mit ihm gesegelt und gemerkt, daß er keine Höhe segeln konnte. Entweder zu hoch oder zu voll. Ob die Instrumente das richten können?? Die besten Instrumente hat der Segler am Körper: Fingerspitzen und den Hintern, und natürlich die Augen. Wenn's da nicht gefühlt wird - na dann...

Danach ist einige Zeit ins Land gegangen. Die Angebote an Elektronik sind unermesslich, und die Menschen sind an Computer und ähnliche Dinge gewöhnt. Seekarten auf Bildschirm, Wetterbericht per Fax, Funk sowieso, und natürlich das GPS. Auf kleinen Booten meist das GPS Handy. Präzise, zuverlässig und fast auf den Meter genau. Also verführerisch. Wie sagte der Weltumsegler Klee so nett: „Man muß das Handwerk beherrschen, dann kann mans auch mal anders machen... Du mußt alles peilen, sogar eine Wolkengruppe, denn darunter ist meist eine Insel." So geht's auch. Und ehrlich, fragt doch mal einen GPS bewaffneten Charterskipper nach Kreuzpeilung, Doppel-, Vierstrich- und sonstigen Peilungen, nach Koppelnavigation unter Berücksichtigung von Strom, Abdrift, Missweisung und Deviation, oder gar nach Höhen verschiedener Sterne. Das sollte man nämlich können, wenn das elektronische Heinzelmännchen mal ins Wasser fällt, oder die Batterien alle sind, sonst wird man schnell zum „Fliegenden Holländer", der nie mehr einen Hafen findet...

Noch eine Geschichte: Auf einem Karibik-Törn saß ein zum Navigator ernannter Teilnehmer die ganze Zeit unter Deck an diversen Instrumenten und Laptop. Das Naturerlebnis Karibik ist an dem vorbeigegangen. Eindeutig das falsche Hobby. Das kann er auch zuhause haben.

Fazit: Segeln an sich ist archaisch. Das Besondere ist der Umgang mit der Natur. Und das geht ja auch, ist sogar schöner, ohne einen Haufen Instrumente. Das „Diagnosezentrum" wie in der Klinik sollten wir denen überlassen, die es für prestigeträchtige Mammutunternehmen wie Volvo Ocean-Race oder ähnliches brauchen.

In diesem Sinne: einen schönen Segelsommer mit offenen Augen und sensiblen Körperteilen wünscht Euer Heini

# 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
**Technischer Obmann**
Christian Goecke
Kölner Str. 14a, 58332 Schwelm
Tel. 0 23 36/1 50 88 o. 0 23 36/47 90 10
Tel. Büro 0 23 36/47 90 17
christian.goecke@goecke.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 24
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**
Michael Rhodus
Pasedagplatz 3-4, 13088 Berlin
Tel. 0 30/92 37 81 57 o. 01 72/7 96 50 66
friedrich_rhodus@t-online.de

**Bodensee**
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 51/4 62 42
De gröne Weg 6 A, 24367 Osterby
h_blenckner@mediaprint-nord.de

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

**Flensburg**
Holger Reimer
Marienhof 5, 24931 Flensburg
Tel. 04 61/1 50 38 38 o. 01 71/4 96 50 50
h-reimer@foni.net

**Hamburg**
Nils Hansen, Tel. 0 40/5 11 99 42
Forsteck 33, 22589 Hamburg, hansn@12move.de

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

**Lübeck**
Dr. Thomas Reinberg, Tel. 04 51/79 69 62
Bernt-Notke-Str. 5, 23564 Lübeck
treinberg@t-online.de

**Möhnesee**
Christian Goecke, Tel. 0 23 36/1 50 88,
Tel. Büro 0 23 36/47 90 17, Fax 47 90 10
Kölner Str. 14 a, 58332 Schwelm

**Mecklenburg-Vorpommern**
Reinhard Daner, Tel. 03 83 78/4 70 90
Am Aktienhof 3, 17424 Heringsdorf

**Schlei**
Walter Muhs, Tel. 0 46 21/2 55 59
Mönchenbrückstr. 3, 24837 Schleswig

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

# Impressum

**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 € 2,50 plus Versand

**Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 05. 09. 2004**

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
http://www.folkboat.dk

NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION
Riccarton House, Blacksmiths Lane
Thorley, Yarmouth
Isle of Wight PO 41 OSS
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*

## 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***

# Törnführer neu aufgelegt

## Die Ostküste Schleswig-Holsteins, von Lübeck bis Flensburg

Viele Folkebootsegler sind hier zuhause, in Lübeck, in der Kieler Förde, in der Schlei oder der Flensburger Förde. Für sie kann der vorliegende Törnführer in seinen vielen detaillierten Hafenbeschreibungen vielleicht noch die eine oder andere „Entdeckung" auslösen. Für alle anderen, die diese spritzigen Reviere der westlichen Ostsee im Urlaub besuchen, ist das Büchlein von Jan Werner fast ein Muß.

Wie Perlen an der Schnur reihen sich abwechslungsreiche aber auch seemännische Aufmerksamkeit fordernde Reviere aneinander, reizvolle Häfen sind mit dem Revierführer schon bei der Törnplanung leicht von anonymen Massenbetrieben zu unterscheiden. Hafeneinrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Ansteuerungen, anschaulich dargebotene Infos über Land und Leute, Kultur und Geschichte ergänzen die notwendigen nautischen Angaben. Auch die wichtigsten Informationen über die Wasserwege von der Elbe zur Nordsee, den schnellen Transit auf dem Nord-Ostsee-Kanal und das gemütliche Schippern auf dem Elbe-Lübeck-Kanal enthält

dieser Band, der gerade komplett überarbeitet frisch aufgelegt worden ist.

Zwar ist der Preis von 28 Euro für ein Paperback recht stolz, aber eine nützlichere Ergänzung zu Seekarte und Hafenhandbuch wird man schwerlich finden. An der Aktualität fanden wir nach Cross-checks mit dem Internet nichts auszusetzen, und die detaillierten Angaben wurden von revieransässigen Folkeboot Freunden als zutreffend und hinreichend bestätigt.

Ins Bücherschapp des Folkeboot Seglers passt dieser Törnführer genauso gut wie die übrigen Bände vom selben Autor: „Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettiner Haff", „DK 1: Jütland, Anholt, Læsø" und „DK 2: Fünen, Seeland, Lolland, Falster, Møn, Bornholm". mh

*Jan Werner:*
*„Ostseeküste 1" Travemünde bis Flensburg , 2. aktualisierte Auflage, 168 Seiten, 75 Farbfotos, 72 farbige Pläne, Format 16,5 x 23,5cm, Delius-Klasing Verlag, Bielefeld, ISBN 3-7688-990-0, EUR 28,00*

# Goldpokal, Niendorf 12. bis 16. Juli 2004

**Der Niendorfer Yachtclub ist Gastgeber des diesjährigen Goldpokals. Meldeformulare gibt es bei Guido Gummert, NYC, An der Acht, 23669 Timmendorfer Strand, oder über DFV Sportwart Stefan Rosehr. Meldeschluß ist der 18. Juni 2004.**

Der Goldpokal ist die Trophäe für die bedeutendste internationale Wettfahrt der Folkeboote - ihre inoffizielle Weltmeister-

*Goldschmied Dieter Zellweger übergibt den Goldcup*

schaft. Der Pokal wurde 1963 von dem Lübecker Senator Hagelstein in Erinnerung an seinen Vater, den Konsul Hans Hagelstein gestiftet, „zur Förderung des internationalen Segelsports." Der Pokal besteht aus 1 kg 985er Gold. Er darf nicht graviert werden. Die Gewinner werden auf einer Pergamentrolle eingetragen, die im Innern des Pokals verwahrt wird. Außerdem war er mit einem sehr attraktiven „Zusatzpreis" verbunden, einem werftneuen Schlichting-Folkeboot! Gewinner des Pokals ist jeweils der Verein, dem der Sieger angehört. Erst wenn der Pokal 6 Mal hintereinander von dem gleichen Club gewonnen wird, geht er in das Eigentum des Vereines über. Dies gelang in der jetzt fast 40 jährigen Geschichte des Pokals erst 2 Mal, einmal im Jahre 1974 durch den Köbenhavn Amatör Sejlklub, durch die Gebr. Hjort und dann 1982 durch den Kerteminde Sejlklub, für den Erik Andreasen den Pokal allein 5 Mal hintereinander gewann. Erfreulicherweise erfolgte jeweils eine Neustiftung des Pokals.

Austragungsort sollte ursprünglich entweder Travemünde oder ein dänischer Austragungsort sein. Diese Regelung wurde inzwischen erweitert. Nach Mehrheitsentscheidung kann die Austragung der Goldpokalregatten auch in andere Länder vergeben werden. Und auch in Deutschland kamen andere Orte hinzu.

FolkeNews

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:

1

6

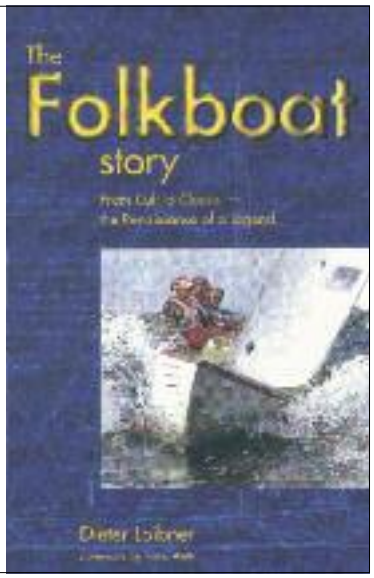
3

5

4

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 1998 und 1999?
Aus Rückläufern können wir anbieten:

| | | |
|---|---|---|
| Folke-News 1998, Heft 1 bis 4 | Euro | 8,00 |
| Folke-News 1999, Heft 1 bis 4 | Euro | 8,00 |
| Bauvorschriften (in englischer Sprache) | Euro | 10,00 |
| Riggplan einzeln (sonst in Bauvorschrift) | Euro | 5,00 |
| 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 telefonischen 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 24 (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.