5,00 €

Nummer 3/2006
3. Quartal

64 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Nachwuchstraining: Eckernförde im Mai

Neubau: Perfektion in Technik und Stil

Regatta: NRW Landesmeister, Trudelmaus, Kieler Woche

Meisterschaft: Christoph Nielsen dominiert DM

Glosse:

Essener Krisengipfel 1.4.06

Trotz Eis und Schnee fanden viele Folkebootsegler zum Krisengipfeltreffen. Wichtige Themen waren: Wann kann endlich das Unterwasserschiff gestrichen werden? Bei welcher Temperatur trocknet Klarlack noch glänzend? Wie behandelt man Schäden von rutschfesten Spikeschuhen auf dem Teakdeck ? Gibt es eine Midesttemperatur für Ranglistenregatten? Kann man ein Folkeboot zum Eissegler umbauen?

Viele interessante Beiträge heiß diskutiert. Der Vorschlag, den Baldeneysee zu überdachen und mit (selbst produzierten) Biogasen zu heizen, musste nach Ablehnung eines Subventionsantrages durch Mini Heise (Kassenwart DFV) verworfen werden. Ebenso war die Idee, alle Boote zu verkaufen und mit dem Erlös die „Sozialveranstaltungen“ am See zu puschen, nicht mehrheitsfähig. Virtuelle Internet-Regatten würden die nötigen Meldezahlen nicht erreichen, da 50% der Essener Folkesegler keinen PC besitzen.

Da es an weiteren Ideen fehlte (es waren keine Vorschotleute anwesend) konnte zum Ende des Gipfeltreffen kein gemeinsames Statement abgegeben werden.

Die erneute Aufnahme der Gespräche findet am ersten Tag mit Temperaturen über 10 Grad statt, spätestens jedoch zum Mailüftchen im EYC, da hier eine Spende von 50 ltr. Glühwein angeboten wurde. hk.

Editorial:

Folke-Presse

Das Folkeboot ist in der Presse in diesem Jahr nicht schlecht weggekommen. Die „Yacht“ brachte wiederholt Meldungen über Folke-Events, die „Segler-Zeitung“ coverte uns, zu erwähnen nochmal der tolle Beitrag von Dieter Loibner im Delius-Klasing Special „Yacht Classic“... Nur unsere eigene Zeitung hat lange auf sich warten lassen. Praktisch fiel die Ausgabe zum zweiten Quartal 2006 mangels Beiträgen in Wort und Bild aus. Das darf doch nicht wahr sein! Ist denn wirklich NICHTS passiert im ersten Quartal? Hat keiner seinem letzten Sommertörn nachgeträumt? Hat keiner sein Boot renoviert und davon Fotos gemacht? Hat keiner sich auf die ersten Regatten vorbereitet und hingeschrieben wie? Hat keiner ein Trailererlebnis gehabt, beim TÜV, am Wasser, auf der Autobahn? Zugegeben: der Frühling kam spät, frostig (siehe nebenan) und segelunlustig, aber gerade das wäre doch eine tolle Zeit gewesen, Erlebnisse niederzuschreiben, alte und neue Fotos zu sichten und an Eure arme FolkeNews Redaktion zu schicken (die ja auch alles auf Wunsch brav zurückschickt). Es gibt ein paar treue Autoren (siehe Heft), an die richtet sich der Appell nicht, aber alle sollten wissen: Es kann nicht öfter FolkeNews geben als Stoff für sie vorhanden ist. Kein eigentlicher Bericht von der Deutschen Meisterschaft, kein aktueller Fahrtenbericht - beschämend! *mh*

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

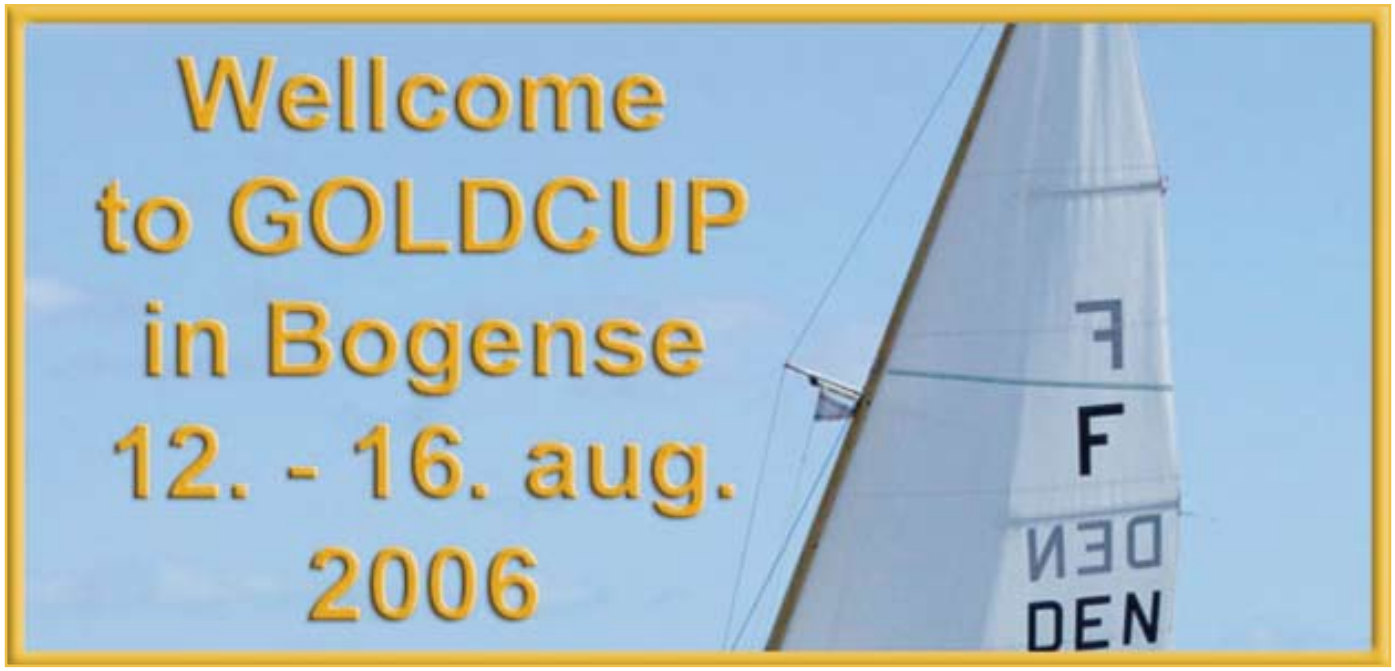
als ich mein letztes Vorwort für die FolkeNews 1/2006 formulierte, wurden draußen Minusgrade gemessen, unsere Boote standen hoch und trocken und niemand wollte glauben, daß er demnächst schon wieder schleifen, pinseln und dann endlich wieder segeln könte. Inzwischen messen wir seit einigen Wochen täglich mehr als 25 °C, viele Ranglistenregatten liegen bereits hinter uns, einige Urlaubstörns ebenso. In jedem Buch über Arbeitsmedizin finden wir Hinweise, daß Arbeiten bei Temperaturen über 26 °C nicht sehr produktiv sind.
Das gilt wahrscheinlich auch für das Folkebootsegeln - oder wie sonst lässt sich die geringe Teilnehmerzahl bei den Deutschen Meisterschaften 2006 im Rahmen der Warnemünder Woche in Rostock erklären? 33 Teilnehmer für eine Deutsche Meisterschaft sind nicht viel. Den Veranstaltern, dem Warnemünder Segelclub und dem Segelverein Stößensee kann man dafür sicherlich nicht den geringsten Vorwurf machen. Auch das Reviewr ist wirklich immer eine lange Anreise wert, sodass ich mir die schwache Teilnahme noch viel weniger erklären kann.
Deshalb bin ich für den einen oder anderen Hinweis, was wir von der Deutschen Folkeboot Vereinigung besser machen können dankbar. Schreibt mir,

ruft mich an oder sprecht mich an, wenn wir uns irgendwo treffen. In diesem Zusammenhang erinnere ich noch einmal daran, daß wir für das Jahr 2008 noch keinen Verein haben, der Interesse gezeigt hat, die Deutschen Meisterschaften auszurichten. Hier ist Eure Mithilfe nicht nur erwünscht sondern dringend erforderlich! Denn die entsprechenden Anträge sollten bei der Jahreshauptversammlung 2006 (November in Schleswig) so aufbereitet sein, dass darüber vom Plenum abgestimmt werden kann.
Bei den alljährlichen Treffen der Flottenobleute in Eckernförde stellte sich als ein wesentlicher Kritikpunkt der Zustand unserer Homepage heraus. Hier gibt es im Rahmen der Vorstandsarbeit noch viel zu tun. Diesem und anderen Themen werden wir uns nach den Sommerferien mit vollem Elan widmen!
Euch allen wünsche ich einen schönen Sommer, den Wind aus der richtigen Richtung und immer 'ne Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen

Bogense Sail Club has the pleasure to invite you to the Gold Cup 2006 for Nordic Folkboats

The Gold Cup will take place in the period from Saturday 12th to Wednesday 16th of August 2006 in Bogense, Denmark,at the northern part of Funen.
The official opening of the Gold Cup will be Saturday 12th August at 17.00 hours.



TRUDELMAUS Forever

Die Wettfahrten um das „Trudelmaus-Modell“ in Laboe

Bei dieser ersten Aussegelung am Ostufer der Außenförde durch den LRV hatten die Laboeer nicht nur einen sehr guten Draht zu Petrus, sondern mit Uwe Pfuhl auch einen umsichtigen Organisator im Hintergrund und bald auch im Vordergrund, auf den Verlass war, und der auch den angereisten Gästen hilfreich unter die Arme gegriffen hat. Er schuf klare Verhältnisse im Vorfeld dieser Ranglistenregatta. Als sich das herumgesprochen hatte, schnellte die Meldezahl im letzten Augenblick völlig zu recht sogar noch auf 40 hoch.

Für klare Worte an die Teilnehmer und gutes Gelingen auf der Bahn sorgte der Wettfahrtleiter Rolf Peter Brinkmann, der sich mit seinem Team auf dem soliden Segelkutter „Gefion“ einschiffte. Auf dem Startschiff musste sich die Wettfahrtleitung darein schicken, dass ein schnelles Verlegen wegen des handbetriebenen Ankerspills nicht zu bewerkstelligen sein würde.

Jedes Mal neu verwundert auch den langjährig Folkeboot segelnden Besuchern Kiels der völlig irregulär durcheinander laufende Seegang auf der Außenförde - egal, wie viel davon der augenblickliche Wind auch überlagert. Schon vor vielen Jahren beschrieb ein amerikanischer Olympiateilnehmer dies besondere Phänomen in „Yachting“ als Wellenreflektion von allen Seiten - wie in einer Badewanne. Das meiste davon ist immer wieder der Großschifffahrt geschuldet- und der Trichterform der Förde. Allein das dauernde Flappen der Segel auf den Raumgängen kann wahnsinnig machen oder der Fahrtverlust an der Kreuz, wenn das Boot im Seegang fast zum Stehen kommt. In dem Moment kommt mir die Mahnung „Druck machen“ von Dieter Kipcke in den Sinn, aber das ist leichter gesagt als getan. Ein gleichförmiges Anströmen des Segels ist nicht immer zu erreichen.

Unter den versammelten 40 Teilnehmern war der erfreulichste Anblick die Anwesenheit des Namensgebenden Bootes. - der „Trudelmaus“ F-G 216. Ich erinnere mich gut an ihren ersten internationalen Auftritt kurz nach ihrem Stapellauf in Vejle : Beim Goldpokal 1966 in Kopenhagen segelten das Eigner- Ehepaar Gertrud und Bruno Kroll den Börresen Neubau- mit

Uwe Pfuhl, unser „Alter Schwede“, hat diesjährig die „Trudelmaus“ organisiert

„Schwager Kari“ (Rehder) aus Blankenese an der Pinne. Diese zweite "Trudelmaus“ gehörte zu den größten deutschen Hoffnungen in diesem starken Feld beim ersten Folke- Treff auf dem Öresund. Aber unter den zumeist skandinavischen Preisträgern zum hundertjährigen Jubiläum des KDY- konnte sich nur Jochen Bierschenk (mit F-G176) aus

Lübeck feiern lassen. Es war der Zeitpunkt, als Lowell North erstmals in europäischen Einheitsklassen Fuß fassen wollte und das ihm aus San Fransisco bekannte Folke und Knarrboot als seine neue Zielgruppe ausgemacht hatte. Seine stabileren,stark geharzten Tuche („bullet proof‘) und die deutlich bessere Handarbeit beim Finish setzten damals hier in Deutschland völlig neue, unbekannte Maßstäbe.
Ein solches gebrauchtes Stell Segel aus San Francisco hat uns 8 Jahre lang gedient.
Auch 40 Jahre nach ihrem Einstand ist die „Trudelmaus“ heute in einem beneidenswert guten Zustand. Zur Feier ihres Jubiläums trug sie auch einen neuen Mast -, absolut knastfrei und anerkannt der schönste in der ganzen Flotte in Laboe.
Uwe Weidinger verkörpert mit seinem Boot heute ein eigenes Stück deutscher Folkebootgeschichte aus den heiter stimmenden Anfängen unserer Vereinigung.

Auch wenn hinter vorgehaltener Hand gesagt wurde, der Wunsch nach einer Regatta auf der Bahn Foxtrott ginge auf den Wunsch eines einzelnen Kieler Herrn zurück ,so finde ich diese Regelung als Training vor der Kieler Woche absolut stimmig- ohne auf Kieler Befindlichkeiten einzugehen.

Beigetragen zum Erfolg und der zukünftigen Akzeptanz dieser Laboeer Veranstaltung hat auch das gelungene Beiprogramm: Ein ausgezeichnetes Buffet im nett hergerichteten Rettungsbootschuppen - samt grillenden Köchen davor- das fand bei allen Anerkennung. Uwe Pfuhl hatte die richtigen Verbindungen geknüpft. Mit seinem großen Sparschwein rüstet er sich für die Zukunft der Folkeboote in Laboe.

Dass die Sieger aus der starken Kieler Flotte kommen könnten, war keine große Überraschung; eher, dass Bernd Schädlich nicht den KYC, den TSV Schilksee oder den LRV vertritt, sondern den Akademischen SV in Kiel. Seine Ergebnisse mit 4,1,1,(5),3 zeigen Konstanz; ebenso die von Vize Ulf Kipcke mit 2 Siegen und zwei 5. Plätzen. Punktgleich daneben steht Christoph Nielsen (Berlin) mit drei 2. Plätzen.
Unter den ersten zehn Plätzen fanden sich weitere 5 Kieler. Die Schlei war mit den Plätzen 7und 9 von Fiete Mahrt und Blei vertreten. Wir, die zum Training angereisten Hamburger, fanden uns gut verteilt im Hauptfeld: 17., 23., 31., 32., 36. Das zeigt uns vielleicht, wie weit wir von der gegenwärtigen Entwicklung noch abgekoppelt sindauch wenn der Ehrgeiz geweckt ist.

Die Wettfahrten waren für uns die passende Einstimmung auf die Kieler Woche.
Denn die Wetterbedingungen auf Bahn Foxtrott sollten mit leichten bis moderaten Winden auch eine Woche später wieder ganz ähnlich ausfallen. Unangenehm werden die Bedingungen nur dann, wenn die Luvtonne nach einer Winddrehung dicht unter Land (in Kalifornien) zu liegen kommt und so auf der Kreuz weitere, ständige Dreher vorprogrammiert sind. Folglich wurde in der letzten, der 5.Wettfahrt, mehrfach neu gewürfelt. Und hopp- fanden wir uns bei einem „inside lift“ zum Ende des Feldes durchgereicht. Auf der nächsten Kreuz kamen wir dann bei halbem Wind von links ins Ziel.

Davon beeindrucken ließ sich am wenigsten Christoph Nielsen. Wer danach seinen ruhigen, akribischen Vorbereitungen am gecharterten Boot G 630 in Schilksee mit den ebenso gelassenen „terrible twins“ aus Eckernförde zusah, der konnte von seinem späteren Sieg in der Kieler Woche eigentlich nicht mehr überrascht sein.

„TM“ an der Kreuz: 1971

Trudelmaus im Kran 1971

Klaus Pollähn,
Flotte Hamburg

Ein begeisterter Gast der Trudelmaus:

„Seglerherz, was brauchst Du mehr?“: strahlend blauer Himmel, angenehme Temperatur und 2-3 Windstärken.
Die Ostsee zeigt sich am Freitag, den 9. Juni von ihrer besten Seite, und im Hafen Laboe wimmelt es von Folkebooten. 41 Meldungen zur Trudelmausregatta sind das Ergebnis vieler Telefonate, die Uwe Pfuhl, besser bekannt als „Alter Schwede“, in den letzten Tagen und Wochen geführt hat. Der Wechsel dieser Traditionsregatta von Kiel nach Laboe scheint den Folkeseglern zu gefallen, und ob im Hafen, am Kran oder im „Rettungsschuppen“, überall werden sie bestens organisiert umsorgt.
Dank einiger Spenden kommt selbst „das Soziale“ nicht zu kurz und der „Rettungsschuppen“ wird am Freitag und Samstag zum Treffpunkt der Teilnehmer.
Auch wenn der Start zur 5ten Wettfahrt durch ständige 20 – 80 Grad Dreher und entsprechende Bahnkorrekturen den Wettfahrtleiter und seine Crew bis an die Belastungsgrenze genervt hat, sie haben einen tollen Job gemacht und uns 4 saubere Wettfahrten ermöglicht.
Die Sieger und Besiegten werden sich an ein tolles Wochenende in Laboe noch lange erinnern, und dem LRV mit seinen Aktivisten können wir ohne Einschränkung sagen: „Besser geht‘s nicht“

Horst Klein, Flotte Essen

Kieler Leichtwindwoche 2006

Christoph Nielsen holt den Cup erstmals seit 1992 wieder nach Deutschland.

Klaus Pollähn und Fritz Lübbe schildern ihre persönlichen Eindrücke.

Die Kieler Woche begann für die Folkeboote auf Bahn Foxtrott, da, wo die gelungene Regatta des lRV um das Trudelmausmodell aufgehört hatte- nur erhöht um etwa den Stressfaktor Pi. Der erhöhte Adrenalinspiegel erklärt sich aus dem hohen Anspruch, unter dem die Organisatoren im völlig überfüllten Schilksee stehen, als „Hauptstadt des Segelns“.
Auf dem Wasser kann man dem Ansturm insofern noch gerecht werden, als man die 16 nationalen -besser europäischen Klassen- und die zehn olympischen Klassen auf acht Bahnkreise außerhalb der Förde verteilt. Der dabei in Kauf genommene Engpass an Land wird jedoch immer schlimmer und bedrohlicher. Das ist leider auch dem Kommerz geschuldet, der das Hafenvorfeld teilweise für sich pachtet, um Kabrios, Kopierer, Klamotten, Komfortbetten und Kaskopolicen zu verkaufen - Platz, der den an Land liegenden Jollen- und Kielbootklassen genommen wird. Klar: nur wenige dieser jungen Leute nehmen, so wie ich, die Tortour der Kieler Woche freiwillig auf sich. Denn für sie geht es in erster Linie um Bewährung in internationalen Feldern, um Qualifikation, um Punkte, um Ranglisten oder gar um Schritte Richtung Olympiakader. Klar, die müssen hier segeln. Ich muss es überhaupt nicht, auch deshalb kann ich mich nur högen und etwas gelassener drüber schreiben.
Denn wer es freiwillig unternimmt, seine Beobachtungen über die Kieler Woche anderen zu berichten, der kann stets leicht irgendwem auf den

Scheinbar allein auf der Deutschen Bucht, als hätte sie allen anderen Verkehr durch ihr furchterregendes Erscheinen in die Häfen und Buchten gescheucht, schiebt sich vorm Wind eine starke Flotte geklinkerter Nordischer Schiffe unter weißen Segeln heran. Doch es ist kein Wikingerüberfall auf die Ostholsteinische Küste sondern das Regattafeld der Nordischen Folkeboote zur 124. Kieler Woche vom 17.-25. Juni 2006.

Schlips treten, schon indem er nur die einfache Frage stellt: Stimmen die Voraussetzungen in Schilksee noch? Was will die Kieler Woche mit ihren Zahlen noch erreichen oder wem will sie eigentlich was beweisen? Im nächsten Jahr wollen sie sogar 125 Jahre feiern.....

55 Meldungen bei den Folkes waren eingegangen- ein deutlicher Unterschied zu 42 genau 10 Jahre zuvor. Wie gewohnt hochkarätig besetzt war das dänische Kontingent (17 Meldungen), auch mit etlichen Goldpokalsiegern- wie z.B. Hovmark, Jörgensen, Fogde. Stark geschmälert und heterogen die Schweden (2), England war durch eine Steuerfrau aus dem British Kiel Y.C. vertreten. Wer die deutschen Meldungen genauer besieht, fördert schnell ein Kuriosum zu Tage: Die großen Binnenflotten, die die Mehrzahl der deutschen Regattasegler stellen, machen allesamt einen riesigen Bogen um die Kieler Woche. Bei den lauen Sommerlüften hätten sie ausnahmsweise allesamt mal wunderbar glänzen können- haben aber ihre Chance verpasst.

Zehn Jahre waren meine Crew und ich nicht dort, wir zogen es vor, auf dem Goldpokal zu segeln. Trotz des zeitlich größeren Aufwands nach Aaroe, Fredericia , Niendorf oder Appenrade zu segeln, ich gestehe, dort gab es deutlich weniger Stress.

Vorbereitet durch die Wettfahrten um das Trudelmausmodell auf Bahn Foxtrott waren wir nach Schilksee übergesiedelt. Vorsichtshalber hatten wir schon unsere Tourenausrüstung in Laboe liegen lassen und Ulf Kipcke hatte unser Boot - wie auf der Folke-HV in Lübeck versprochen - auf die andere Seite der Förde gesegelt.

Wir hegten die leise Hoffnung, endlich einmal in Kiel eine normale Sommerwetterlage mit moderaten Winden zu erleben - wie schon beim Trudelmaus.

So ähnlich kam es auch, nur der Wind stahl sich zeitweise sogar ganz davon.

Bei einer so anhaltenden Schönwetterlage pilgerten die Segler in Scharen erwartungsvoll zum Meteorologen, der uns den wenigen Wind weissagen sollte.

Erdmann tat das mit einer ganz detaillierten Prognose - worauf die Wettfahrtleitung beschloss, auch die 55 Folkeboote am ersten Tag lieber

gleich im Hafen zu behalten und auf neue Ansagen warten zu lassen. Auf den Wind aber warteten wir vergebens.
Über die Treffsicherheit der interessant aussehenden Stromkarten des BSH schweige ich lieber.
Auf Bahn Foxtrott bestand die Leitung dem Papier nach aus einem Team des Hamburger Segel Clubs, das bevorzugte Segleridiom an Bord war jedoch Berlinisch, wie auch beim Wettfahrtleiter. Am Ende des dritten Tages hatte er endlich drei Wettfahrten im Kasten.
Auch als der Meteorologe für den dritten Abend um 18.30 einen heranziehenden Gewittersturm mit kräftigen Güssen vorhersagte, waren die Offiziellen froh, alle Jollen von den Bahnen im Hafen zu wissen. Als dann die Bäche auch über den Campingplatz flossen, konnten sich die jungen Segler wenigstens noch um die Rettung ihres Hausstandes kümmern. Anders als damals, als wir bedripst nach der Windhose aus der Wasahalle traten und die traurigen Überreste u.a. von Erik Andreasens Zelt zwischen den Jollen auf dem Vorfeld suchten. Es war wenig davon übrig!

Ich habe kein Rezept, wie man Schilksee vor dem Infarkt retten kann, es schließt von selber wegen Überfüllung. Ich bewundere all die jungen ausländischen Segler, die zum Segeln diese chaotischen Verhältnisse ertragen. Soll ich wenigstens die deutsche Gründlichkeit der Organisation vor Ort loben? Sicher, und ich habe auch ein Beispiel dafür: Ich hatte meinen Haustürschlüssel beim Busshuttle verloren. Der wurde gefunden und flott weiter gereicht, erst zur Wasserschutzpolizei im Hafen und von da zum Technischen Regattabüro. Da lag er tatsächlich. Man traute sogar meinem Beweis, daß es meiner war.
Oder: Der Campingplatz war akribisch mit Absperrband auf dem Boden markiert. Es gab keine Unklarheiten.Wenn der morgendliche Run zwischen Waschcontainer und Slipbahn gemeistert war, kam sogar Ruhe im Gelände auf, weil die Teenager tagsüber auf dem Wasser waren, bis sie sich - erschossen von des Tages Mühen oder Warten - an die Nudeltöpfe hockten.

Nicht besonders schwierig für die Folkes gestaltete sich das Zusammenleben mit den J24 auf unserer Bahn draußen vor Stein. Die Hamburger Boote von der Niedereibe stellten das größte Kontingent, aber die gestandenen Typen in dieser Klasse segeln ja schon urlange ihre Dreiecke mit den Folkes auf dem Mühlenberger Loch. Sie witzeln nicht mehr über die Leute, die auf dem Vormwindgang auf dem Vorschiff nur ihre Bananen futtern -sie selber müssen ja arbeiten.
Die Enttäuschung kam noch am letzten Tag: Als die Jots um 13.55 Uhr einen Fehlstart mit Gesamtrückruf verursacht hatten, hätte der Wettfahrtleiter die Folkeboote eigentlich noch anschießen können. Sein Zeitlimit lag bei 14 Uhr. Doch nach kurzer Denkpause hat er Flagge N gezogen und uns allesamt nach Hause geschickt: Kieler Woche 2006 nach 5 Wettfahrten ade!
Wozu will man eigentlich 12 Wettfahrten in nur 4 Tage stopfen? Quatsch! Schon die dann angepeilten 10 waren wegen des flauen Wetters und der Zeitvergeudung durch
Frühstarts von 2 Klassen nicht zu schaffen. Vielleicht sind 5 Wettfahrten allen Enttäuschten am Ende zu wenig. Die Ergebnisse waren zwar eng aber eindeutig. An dem aus deutscher Sicht erfreulichen Sieg von Christoph Nielsen gab es absolut nichts zu deuteln; Plätze 1,4,4,5. Sein Erfolg war der

Kieler Leichtwindwoche 2006

erste deutsche- seit 1992 durch Dr. Jürgen Breitenbach. Die Botschaft lautet etwa so: Unter „normalen“ Wetterbedingungen sind die Dänen zu schlagen. Das Rezept dafür gibt es. Deutsche Boote landeten auch auf den Plätzen 5,7,9. Nils Springer aus Arnis, dessen Namen man sonst aus anderen Klassen kennt, schaffte sogar 2 Tagessiege. Übrigens: Die anschschließend segelnden olympischen Klassen Finn und Star schafften draußen auf unserer Bahn Foxtrott von allen die wenigsten Wettfahrten (9 - in 5 Tagen!).

Einige Bemerkungen zur Flotte und zum benutzten Material:
Die verbliebenen Holzboote in dieser Flotte konnte man schon an einer Hand abzählen, aber sie sind immer noch Glanzpunkte und Ausweis für die liebevolle Pflege ihrer Eigner und ihre Platzierung gibt keinerlei Hinweis auf ihr Baujahr. Segel: Die Dänen sind nun vorwiegend Kunden bei North geworden. Alle anderen Marken rangieren bei Ihnen fast schon unter „ferner liefen“. Überhaupt ist es auffällig, wie wenig Nischen-Anbieter es in unserer Klasse noch gibt. Deren Produkte sehen aber manchmal auch nach Kopien von etwas schon Vorhandenem aus. Aluriggs gab es nicht zu sehen; einige Alubäume schon.
Unter den deutschen Spitzenseglern gab es keine Dominanz bestimmter Produkte.
Die Segelprofile mögen sich noch mehr auf einander zu bewegen, was die Segler mit ihren Großsegeln hinterher machen, z.B. beim Trimmen, das ergibt schon eine erstaunliche Bandbreite. Dr. Jürgen Breitenbach trimmt sein Großsegel im Unterliek so flach, wie es nur irgend geht, Christoph Nielsen stört es offenbar kein Bisschen, wenn der Sack unten von hinten zu ist. Aber er achtet sehr genau darauf, was die Fäden oben machen.
Man erspare mir einen Kommentar zu den Zuständen in der Hafeneinfahrt, im Hafen und zu den folgenden Stunden an Land, als wir am letzten Tag von der Bahn zurückkehrten. Das Chaos vergesse ich lange nicht! Wie soll man sich nervlich dagegen wappnen? Man mache es wie alle anderen Kieler Folkeboote: Man suche sich einen anderen Hafen oder Liegeplatz.

Wer zur 125. Kieler Woche will, der wappne sich also, und nicht nur mit Engelsgeduld .Ich kann Fritz Lübbe jetzt so gut verstehen, wenn er beiläufig resignativ zu einem Vorschlag sagte: Das kann man (hier) nicht. Wir sind in Kiel!

Klaus Pollähn,
Flotte Hamburg

180 Euro und wenig Leistung

Gemeint ist die Kieler Woche 2006. Wir hatten das zum Beginn der Woche schon oft, Starverschiebung, wenig oder überhaupt kein Wind.
Kam dann Wind,lagen wir immer noch im Hafen,weil der Wetterfrosch der Meinung war, es reiche nicht zu einer Wettfahrt.
Im Hafen liegen war nicht so meine Sache,also raus auf den Teich. 4,5 Knoten auf dem Speedometer, auch auf der Landseite bei Wentorf. Doch ein Start kam nicht mehr zustande.
Der Sonntag schien auch nicht besser zu werden. Im Hafen liegen und warten? Nein, ich wollte segeln, also wieder raus auf die Bahn. Dort lag schon ein Polizeiboot, und auf unsere Frage nach Wind: "Na so gut eine halbe Stunde weht es hier". Diesmal war ich nicht alleine. zwei Dänen und drei deutsche Boote waren auch schon auf der Bahn und gut zwei Stunden segelten wir unsere Privatwettfahrt bei gut drei Bf.Hatte der Wetterfrosch wieder gesagt es sei kein Wind ? 564 hat über Handy mal kurz nachgefragt, ob nicht bald jemand rauskommt."Ja,so gegen 13 Uhr." Na gut, auf jeden Fall wird noch was losgehen.
Doch nun kommen die Erinnerungen.Wie war es eigentlich früher?
Wir hatten Wettfahrtleiter wie Jörn Beckmann, Roland Skirlow oder unsern Freund Krogmann aus Hamburg, die auch mal den Mut hatten, sich gegen die oberste Wettfahrtleitung für ihre Bahn einzusetzten, und die auch das Wissen hatten, daß auf der Bahn vor Heidkate andere Windbedingungen herrschen als in der Bucht oder am Leuchtturm.Ich erinnere mich, Beckmann hatte 3 Wettfahrten eingefahren und startete doch um 17 Uhr nochmal, um uns wenigstens das Sportliche zu garantieren. Im Dunkeln wurden wir mit Blaulicht nach Schilksee geschleppt.
Da wir so spät im Hafen waren, war natürlich der Verzehr an Land wohl auch etwas geringer. Ist das etwa heute die Ursache warum man uns nicht segeln lässt?
Mit Hängen und Würgen schaffte der neue Wettfahrtleiter gerade mal fünf Wettfahrten, doch bei einiger Mühe und ohne Startverschiebung an Land (die Boote gehören aufs Wasser, so Roland Skirlow, wenn der Wind kommt muß es losgehen, und nicht erst zwei Stunden später) hätten wir auch acht Wettfahrten geschafft.Doch so kostete uns jede Wettfahrt gut 35 Euro. Nicht wenig !
Trotzdem werde ich versuchen im nächsten Jahr wieder dabei zu sein,und hoffe natürlich auf mehr sportliche Einstellung der Ausrichter.

Auch sollte die Kieler Presse sich öfter mal mit Aktiven unterhalten und nicht vor Kritik halt machen.

Fritz Lübbe
F GER 353

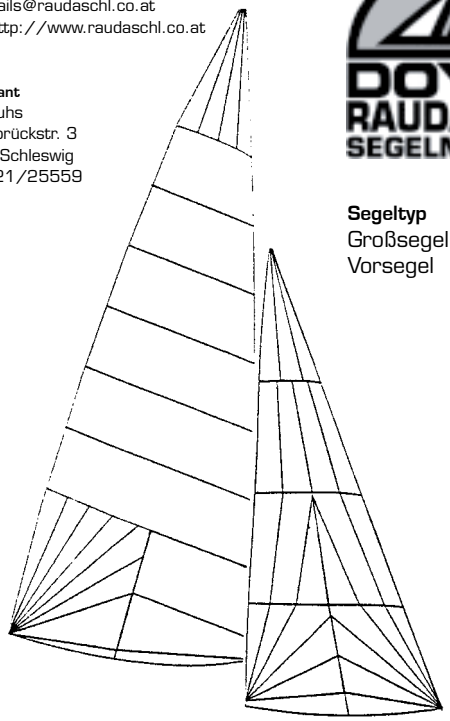
P.S. (Nachklapp)
Gewonnen wurde auch noch, mit Christoph Nielsen gewann endlich mal wieder ein Deutscher vor unseren dänischen Freunden. Vielleicht gerade weil wenig Wind war. Danach wieder drei Dänen. Eine Überraschung war Bernd Schädlich aus Kiel auf Platz sieben. Aber mit Catha Friedrichs, einer Schülerin vom alten Fritz an der Fockschot, mußte es ja was werden. Glückwunsch für diese junge Besatzung!

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

Super Folke-Fete in Essen

Es gibt Tage, da macht es richtig Spaß Flottenobmann der Essener Folkeboote zu sein. Der 15. Juli war so einer: Bestes Hochsommerwetter, über 70 Anmeldungen und eine Sportwette der neuen Art waren beste Vorraussetzungen für ein tolles Sommerfest 2006.

Wieder einmal hatte der YCRE sein ideales Gelände zur Verfügung gestellt, und auch Willi, Gastronom und Flaggenwart der Folkebootflotte (neuerdings auch Vater), hatte wieder für beste Versorgung mit flüssiger und fester Nahrung gesorgt. So waren nicht nur die vielen neuen Mitglieder der Flotte, sondern auch Gäste und Sommerfestveteranen überrascht „was alles so geht“ bei den Folkebooten.

Und dann die Idee, den zweimaligen Königs-Cup-Sieger Rainer Hasselmann, im Kampf Boot gegen Boot herauszufordern. Rainer hatte mutig die Herausforderung angenommen und acht Folkebootsegler meldeten sich bereit zum „Königsmord“. Die von Rainer nachgeschobene Bedingung, dieses Match in 2,4er- Booten zu segeln, wurde als letzter Versuch gewertet, die Herausforderer abzu-

Weiter gehts auf Seite 12

HAMBURGER MEISTERSCHAFT

Einladung

Datum: 16. / 17. September 2006
Regattastrecke: Mühlenberger Loch
Veranstalter: Mühlenberger Segelclub

VORLÄUFIGES PROGRAMM:

Donnerstag / Freitag, den 14./ 15. September 06:
Anreisen + Einkranen der Gäste

ab ca. 20:00 Uhr Treffen im Mühlenberger Segelclub

Samstag, den 16. September 06
ca. 7.30 Uhr Auslaufen in Wedel
ca. 8.15 Uhr Auslaufen im MSC
09:00 Uhr Start zur ersten Wettfahrt

nach Beendigung der Wettfahrten:
Rückfahrt in den MSC, Erschöpfungsbierchen

danach Grillparty im Hafen des MSC

Sonntag, den 17. September 06:
ca. 8.30 Uhr Auslaufen in Wedel
ca. 9.15 Uhr Auslaufen im MSC
10:00 Uhr Start der Wettfahrt

nach Beendigung der Wettfahrten:
Rückfahrt nach Wedel / Auskranen der Gäste

ca. 2 Stunden nach Beendigung der Wettfahrten:
Siegerehrung im Mühlenberger Segelclub

Montag, den 18. September 06:
Für Urlaubswillige: Auskranen und Heimfahrt

Übernachtungsmöglichkeiten bei diversen Hamburger Seglern oder Hotelliste auf Anfrage.

Ausschreibung und Meldeformular unter www.msc-elbe.de oder bei uns (040/880 27 41)!

Wir freuen uns auf Euch!

DER FOLKEBOOTE 2006

Sanduhr Regatta
Mühlenberger Herbstregatta um die Sanduhr

Hamburger Meisterschaft
der Folkeboote und der J 24

AON Wacus-Cup 420er

Alfa Romeo Cup der J 24

16. und 17. September 2006

Mühlenberger Segel-Club e.V.
Am Jollenhafen Mühlenberg · 22587 Hamburg
Tel. (040) 866 31 08 · Fax (040) 866 31 80
Internet: www.msc-elbe.de

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

Die „Finalisten" Gregor Ronig und Rainer Hasselmann, „danach"

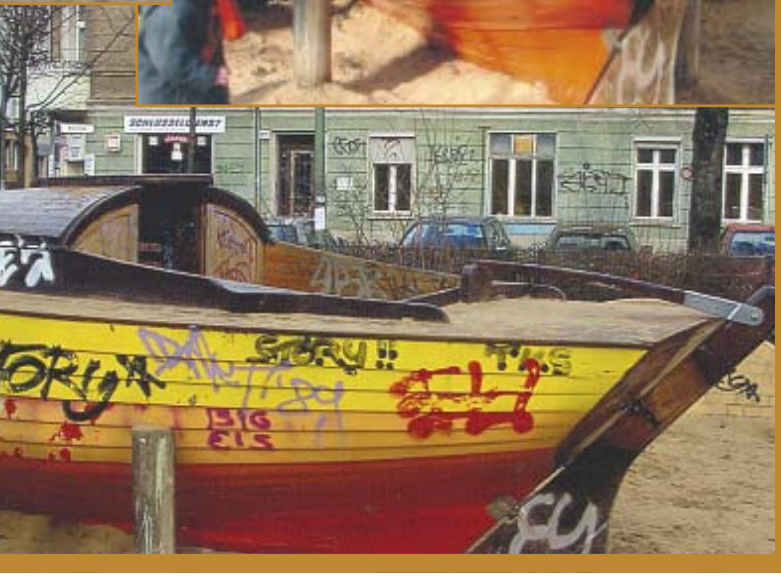
schrecken. Erfolglos!! Stefan Giesen, Stützpunktleiter der 2,4er am Baldeneysee schaffte es tatsächlich, den Folkeseglern (!) zu erklären, wie man diese Boote segelt. „Im Sitzen" (das kennen wir), „in Fahrtrichtung sitzen" (oh je) „alle Fallen und Strecker selbst bedienen" (wie, keine Mannschaft zum Arbeiten???) „mit den Fußpedalen steuern" (Kupplung ist links rum und Gas ist rechts rum) „alles anders als auf nem Folkeboot" (na dann man los). In harten Zweikämpfen und erbarmungsloser k.o.-Wertung konnte sich Gregor Ronig gegen seine Konkurrenten durchsetzen. Und so gab es pünktlich um 18:00 Uhr „das Finale". Ungewohnt, vor solch großer Kulisse zu segeln, gingen die Kontrahenten entsprechend nervös an den Start. Rainer mit 0-Start, Gregor – zu aggressiv - deutlicher Frühstart. War das schon die Entscheidung? Aber nach erneutem Start konnte Gregor bereits an der ersten Wendemarke wieder „Kontakt aufnehmen". Bis zur letzten Wendemarke war es dann ein offenes Rennen und nur die geschickte Nutzung einer Winddrehung verschaffte Gregor einen Vorsprung, den er bis ins Ziel halten konnte. „Der König ist tot, es lebe der König". Uns war es ja eigentlich egal, war doch mit jedem Sieger das „Soziale" bis zum open end des Sommerfestes gesichert. Zu später Stunde wusste man allerdings nicht mehr so genau „ist das noch Sommerfest oder Siegesfeier des Königsmörder?" Egal, es war eine tolle Veranstaltung. Mein Dank an die sportlich Aktiven, mein Dank an die Helfer an Grill und Zapfanlage , mein Dank an das „Flottenorchester" Ulli und Margot, und natürlich Dank an die Sponsoren. „Ihr seid die Flotte" und ohne Euch wäre es nur ein Sommerfest. So aber war es eine echte Folke-Fete

Horst Klein

Racen mit 2.4er Mini-Cuppern: Steuern wie im Faltboot

Farben... manch ein Stilleben u
Foto

und manch ein Trauerspiel, Folke-Ästhetik etwas anders.
s aus Berlin (u.) und Frankreich



26./27. August 2006

BLAU-GELBE-KANNE
FDP
OV STRANDE

6. Regatta der Nordischen Folkeboote

um die

BLAU-GELBE-KANNE

Strander Bucht

A U S S C H R E I B U N G

BLAU-GELBE-KANNE Strander Bucht
der Nordischen Folkeboote

26./27. August 2006

Veranstalter
FDP Ortsverband Strande

Kontakt: Günter Waßner, 01636934977,
Christian Albrecht, 01705610551, e-mail: cam-2@web.de

ULTIMA RATIO

Ein „ultimativer“ Kompositbau?

Holz oder Kunststoff, oder gleich das Beste aus zwei Welten? Ein brandneues Folkeboot zielt in allen Details ganz nach oben.

Am Rande der NRW-Landesmeisterschaften am Möhnesee sprach **FolkeNews** mit dem neuen Eigner Christian (Kiki) Goecke über das erste bei der Bootswerft Henze (Möhnesee) in GFK/Mahagoni/Teak-Komposit gebaute Folkeboot.

***FN:** Kiki, wie bist Du auf die Idee gekommen, ausgerechnet bei einer für Folkeboote völlig unrenommierten Werft ein Boot zu bestellen?*

CG: Ein Komposit-Folke ist schon seit 1997 ein Traum von mir. Brandt-Möller aus Dänemark schien der einzige Anbieter für ein Neuboot. Aufgrund der langen Lieferzeiten (angeblich mittlerweile mehrere Jahre) kam BM aber für mich nicht in Frage.
Die Bootswerft Henze bei uns am See sucht immer nach neuen Standbeinen und hat jahrzehntelange Erfahrung in der Verarbeitung von GFK-Teilen, wie zum Beispiel Rotoren für Windkraftanlagen. Im Bereich Holz hat Henze noch vor wenigen Jahren ein traumhaft schönes 64-Fuß Boot im West-System gebaut.
Sowohl Junior Sven wie auch der Senior Günther Henze hatten Interesse am Serienbau von Folkebooten.
Ein langes Gespräch mit Günther Henze nach diversen Bieren hat uns einen Kompromiss finden lassen, mit dem wir beide leben konnten. Ich wollte ein leichtes und vor allem schönes Boot, viel Gestaltungsspielraum - und Günther nicht zu viel Geld.

Außerdem sind Henze Folkeboote nicht neu.Die Werft hat schon vor vielen Jahren für die Folkebootcentralen etliche Boote ausgebaut und war FC-Händler. Beide Werftchefs haben seit mehr als 20 Jahren immer Folkeboot gesegelt, Kundenboote gewartet und repariert.

***FN:** Und wie ging es dann weiter?*

CG: Dann mussten wir erstmal eine Baulizenz für Henze beantragen, was gar nicht so einfach war. In den Class Rules gibt es nur lizensierte Werften, Henze wollte eigentlich auch eine volle Lizenz, die es ihm auch ermöglicht hätte, Rümpfe zu bauen. Die wurde aber nicht gewährt, sie bekamen leider nur eine Ausbaulizenz.

***FN:** Weißt Du warum?*

CG: Ja, Erik Andreasen wollte den so genannten Master plug, also den Urblock für die Kunststoff-Rümpfe nicht an Henze ausleihen, was ich aus wirtschaftlicher Sicht gut verstehen kann. Also blieb uns nichts anderes übrig, als die Schale mit Kiel und Ruder sowie einigen Beschlägen bei Erik einzukaufen.

***FN:** Wie lange hat der Bau gedauert?*

CG: Die Schale wurde Anfang August bestellt und im September geliefert. Aufgrund der hohen Auslastung in der Windrepair-Sparte konnten die Bootsbauer leider erst Mitte Dezember anfangen. Kein Problem, das hatten wir so vereinbart. Fertig geworden ist das Boot innerhalb von cirka vier Monaten, leider erst auf den allerletzten Drücker, mit etlichen Doppelschichten.

***FN:** Gab es während der Bauzeit ernstzunehmende Probleme?*

CG: Zunächst hatten wir vor, das Cockpit mit einem Holzboden auszustatten. Dazu hätte die Innenschale herausgetrennt werden müssen. Ich dachte, dies sei unproblematisch und erwähnte dies zum Glück beiläufig in einem Telefonat mit Erik Andreasen. Erik lehnte jegliche Garantie für diesen Fall ab und informierte sofort den Sekretär der NFIA. Dieser sandte dann postwendend ein Schreiben an Henze und hat die Maßnahme verboten. Für mich völlig unverständlich, bei Brandt-Möller geht es doch auch ohne diese Innenschale.

***FN:** Was macht Dein Boot Deiner Meinung nach so besonders?*

CG: Sven und ich haben uns im vergangen Jahr bei jeder Gelegenheit vorhandene Kompositbauten angesehen und die uns gut erscheinenden Details fotografiert oder skizziert. „Ultima Ratio“ ist nach meinem persönlichen Empfinden eines der best durchdachten Folkeboote überhaupt.

Nur ein paar Beispiele sind so eigentlich simple Dinge wie der deckbündige Durchlass für den Heißstropp, die sehr zierlichen, kugelgelagerten Fallenumlenker mit sechs Rollen aus Carbon, die Schubladenunter dem Achterdeck mit tropfenförmigen Blenden und auch die schön verarbeitete Sitzducht für den Steuermann. Auch die Backskisten sind sicher „Sonderklasse“ und bieten vor allem viel mehr Sitzfläche als bei einem Standardboot. Die in den Deckel integrierten Flaschenhalter sind trittfest und fassen auch 0,5l-Flaschen für Hopfen-Kaltgetränke. Besonders stolz bin ich auf den sehr schiffigen Innenausbau aus überwiegend massivem Mahagoni.

FN: *Sind die Peddigrohrfüllungen der Schapptüren nicht zu empfindlich, wenn man da mal bei Seegang vorstolpert?*

CG: Nee, Michel, da musst Du mal genau hingucken. Hinter dem Peddigrohr sind noch Holzfüllungen, natürlich mit Lüftungsbohrungen.

FN: *Wie dick ist denn das Deck?*

CG: Auf das 10 mm-Sperrholzdeck wurden 8mm -Teakstäbe schraubenlos gelegt. Damit ist das Deck zwar erheblich schwerer als bei anderen Herstellern, lässt sich ich aber öfter schleifen und ist damit langlebiger. Klasse finde ich auch, dass das Teakdeck traditionell mit spitzen Ausläufen verlegt wurde und nicht mir maschinell rundgefrästen Ecken. Den meisten Leuten fällt so was gar nicht auf, ich stehe darauf…

FN: *Und wie steht es mit dem Gesamtgewicht?*

CG: Mit dem vorgeschriebenen Equipment an Bord sind wir bei der Vermessung auf rund 1945 kg gekommen, also etwa ein Prozent über Minimalgewicht. Es wäre jedoch sicher kein Problem das Minimalgewicht zu unterschreiten, wenn man auf das ein oder andere Extra oder hier und da auf 2 mm Materialstärke verzichten würde.

FN: *Wurde auch das Rigg von Henze gebaut?*

CG: Der Mast wurde von der Niendorfer Bootsbauerei gefertigt, die - meines Erachtens derzeit die Masten mit dem besten Preis-/Leistungsverhältnis in einer ausgezeichneten Qualität liefern. Ulli Schütte ist der einzige Mastenbauer, der jede einzelne Kantel beim Holzhändler mit der Waage aussucht. Nur der Baum wurde von Henze gebaut und ist auch richtig gut geworden. Sven hat gleich zwei Rollen in der Nock integriert, eine für den Unterliekstrecker und eine weitere für eine Reffleine oder eine Dirk.

FN: *Welche Schwachstellen hat „Ultima Ratio“?*

CG: Keine, vielleicht hätte man die Lackierung noch ein kleines bisschen besser hinbekommen. Im Vergleich zu anderen von mir besichtigten Werftlackierungen auf anderen Folkebooten ist sie aber trotzdem sehr gut.

FN: *Was für einen Lackaufbau habt Ihr gewählt?*

Das Rigg ist nur einkomponentig mit Epifanes lackiert. Bei allen Mahagoni-Teilen im Außenbereich wurde erst Perfection von International in acht Schichten aufgebaut und dann wegen des besseren UV-Schutzes noch zwei Schichten Epifanes lackiert. Im Innenbereich wurde ein sehr widerstandsfähiger und seidenmatter 2K-Treppenlack verwendet.

FN: *Kiki, verrätst Du uns den Preis für Dein Boot?*

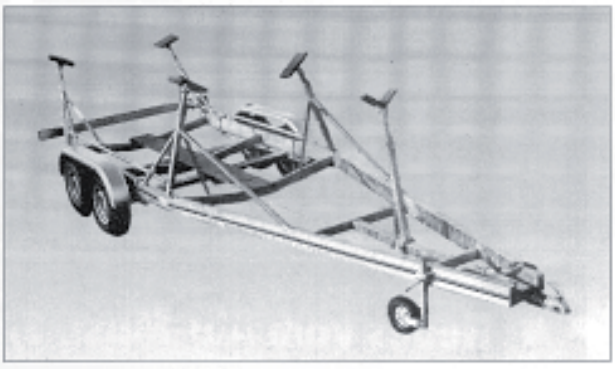
CG: Nein, das tue ich nicht. Eins kann ich Dir aber verraten. Gemessen an der gelieferten Bauqualität und vor allem der Detailverliebtheit ist ein Boot von Henze sicherlich eine günstige Option.

FN: *Abschließende Frage: Würdest Du nochmal ein Boot von Henze bauen lassen?*

CG: Ich weiß ja noch nicht einmal, ob das Schiff vernünftig läuft. Statt jetzt mit Dir zu reden, sollte ich lieber mal einen Probeschlag machen. Aber Spaß beiseite, wenn auch die noch anstehenden kleinen Restarbeiten tadellos gemacht werden - da habe ich keine Zweifel - würde ich es wieder tun. Ich gehe aber davon aus, dass ich „Ultima Ratio“ - das steckt ja schon im Namen - noch sehr lange segeln werde.

Christoph Nielsen Deutscher Meister

Bilder aus Warnemünde '06



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

Leider erreichte uns bis zum Redaktionsschluß noch kein Bericht über die DM der Nordischen Folkeboote bei der Warnemünder Woche, deshalb können wir an dieser Stelle einstweilen lediglich die Ergebnisse und ein paar Bild-impressionen mit Euch teilen. Schreibende Segler, wo seid Ihr?

69. Warnemünder Woche

03.07.-07.07.2006

Ergebnis: Folkeboot

Stand: 07.07.2006 17:25

Rang	Land	Segel_Nr	Steuermann/Crew	Club	DSVNr	1.W	2.W	3.W	4.W	5.W	6.W	7.W	8.W	9.W	Ges Pk	RL.-Pkt
1	GER	630	Christoph Nielsen Torben Dehn Björge Dehn	SV 03 SCE SCE	B049 SH013 SH013	3	(BFD)	5	2	3	2	2	(15)	1	18,0	155,00
2	GER	466	Walther Furthmann Hans-Christian Mrowka Volker Stern	YCS CKA SLRV	SH021 HA048 B136	5	(BFD)	1	5	4	1	1	(6)	2	19,0	150,30
3	GER	800	Bernd Schädlich Catharina Friedrichs A. Kluck	ASViK TORC TSVS	SH016 N170 SH025	1	1	3	3	5	(14)	5	4	(10)	22,0	145,61
4	GER	512	Hinnerk Blenckner Mathias Matt Stephan Titze	SCE SCE WSF	SH013 SH013 SH010	9	(18)	2	10	8	3	(13)	3	6	41,0	140,91
5	GER	902	Andreas Blank Kai Knegendorf Sabine Knegendorf	SCG SCO SCO	B028 B022 B022	8	2	4	7	11	4	10	(22)	(16)	46,0	136,21
6	GER	348	Dr. Niko von Bosse Jörg Niklas Uwe Grigull	SVK SVK SCPr	SH018 SH018 SH 05	2	3	14	6	(21)	(19)	12	9	3	49,0	131,52
7	GER	417	Jürgen Breitenbach Rainer Rehbehn Sven Stange	SVS TSVS TSVS	SH019 SH025 SH025	10	(BFD)	17	1	1	7	9	(20)	9	54,0	126,82
8	GER	764	Stefan Schneider Günter Dörband Vivien Kussatz	SpYC SpYC SpYC	B 023 B 023 B 023	4	(BFD)	10	14	(18)	6	6	10	7	57,0	122,12
9	GER	1033	Christian Goecke Axel Schulte Sven Henze	SKMD SKMD YCM	NW044 NW044 NW039	6	7	12	9	7	10	(BFD)	(31)	12	63,0	117,42
10	GER	730	Stefan Klabunde Dr. Stephan Feldhaus Martin Zeuker	SCG SCG CKA	B028 B028 HA048	13	6	(21)	(20)	9	9	7	8	13	65,0	112,73
11	GER	672	Erik Witzmann Wolfram Kramer Hans Henning Witzmann	SV 03 SV 03 SV 03	B049 B049 B049	15	4	26	(30)	(BFD)	8	4	1	19	77,0	108,03
12	GER	617	Gunter May Heinz Wohlrab Wolfgang Klemm	SV 03 SV 03 SV 03	B049 B049 B049	7	13	19	8	6	(20)	(25)	7	17	77,0	103,33
13	GER	560	Klaus Löffler Axel Gaudlitz Gerd Matznick	SVSt SVSt SVSt	B029 B029 B029	16	11	18	(26)	(BFD)	5	15	2	11	78,0	98,64
14	GER	555	Peter Schuhmann Wolfgang Schodrock Christian Fohlert	SVSt SVSt SVSt	B029 B029 B029	(23)	17	9	17	2	12	14	14	(23)	85,0	93,94
15	GER	705	Rainer Willibald Alois Weiermann Lars Böger	YCG YCG SCE	BW039 BW039 SH013	(21)	5	20	18	17	18	(27)	12	5	95,0	89,24
16	GER	939	Uwe Pfuhl Dennis Kummutar Horst Klein	LRV LRV LRV	SH084 SH084 SH084	18	14	(27)	15	(BFD)	21	3	16	20	107,0	84,55
17	GER	918	Ernst Gäde Felix Gäde Rüdiger Rasmus	YCS BoSV BoSV	SH021 SH095 SH095	12	8	11	16	19	(31)	26	(29)	15	107,0	79,85
18	GER	656	Klaus Blenckner Rolf Lange Fritz Schaarschmidt	SCE SCE SCE	SH013 SH013 SH013	22	(BFD)	8	4	16	17	17	30	(DNC)	114,0	75,15
19	GER	482	Heino Haase Volker Gloe	SVT LYC	039 038	19	(BFD)	13	11	(28)	24	8	25	14	114,0	70,45

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

„Es wurde mal wieder Zeit…“

Kontrollvermessung bei der Deutschen Meisterschaft 2006 in Warnemünde

Nachdem die Kontrollvermessung anlässlich der DM2005 nur mit Minimal-Aufwand durchgeführt wurde, sollte in diesem Jahr gemäß Vorstandsbeschluss eine deutlich umfangreichere Kontrolle der teilnehmenden Boote durchgeführt werden. Ziel einer solchen Vermessung ist es, wirklich gleichwertige Boote an den Start gehen zu lassen und Regelverstöße und Mogeleien möglichst gleich im Keim zu ersticken.

Die Kontrollvermessung gliederte sich in drei Teilbereiche: Ausrüstungskontrolle an Bord, Kontrolle des Bootsgewichtes und der teilweise vorhandenen Ausgleichsgewichte und die abschließende Kontrolle der Segel. Wer nun glaubt, hier wäre weitestgehend alles in Ordnung gewesen, der irrt gewaltig!

Ausrüstungskontrolle an Bord
An Bord wurden unter anderem die folgenden Dinge geprüft:

Gültiger Messbrief und DSV-Plakette am Spiegel vorhanden?
Messmarken (Mast und Baum) vorhanden und - soweit prüfbar - an der richtigen Stelle?
Stopschrauben an Lümmelbeschlagsschiene und Unterliekstrecker vorhanden?
Begrenzungsschrauben so dicht wie möglich vor und hinter dem Mast vorhanden?
Vorgeschriebene Ausrüstung an Bord (Anker, Leinen, Schwimmwesten, Bilgepumpe, Pützen etc.)
Korrekturgewichte - falls erforderlich - in richtiger Größe und an richtiger Stelle eingebaut?

Mehrere Boote konnten keinen gültigen Messbrief und/oder die DSV-Plakette am Spiegel vorweisen, hatten keine oder falsch angebrachte Messmarken, fehlende Stop- oder Begrenzungsschrauben. Weiterhin wurden zu kurze Leinen, fehlende oder nicht gewartete Schwimmwesten und zu kleine Pützen festgestellt. Bei wenigen Booten waren die vorgeschriebenen Korrekturgewichte an falscher Position - teilweise jedoch auch zu Ungunsten der Eigner - montiert.

Der größte Teil der in dieser Vermessungs-Sparte festgestellten Mängel konnten kurzfristig abgestellt werden, bei vergessenen Messbriefen und fehlenden Plaketten wurden Kulanzlösungen zu Gunsten der Segler vereinbart, die die entsprechenden Unterlagen alle innerhalb von wenigen Tagen nachgereicht haben.
Absolut mängelfrei waren bei der Ausrüstungskontrolle übrigens nur zwei Boote!

Gewichtskontrolle der teilnehmenden Yachten
Von den nur 33 teilnehmenden Booten wurden 21 (!!!) an den Haken unserer neuen Waage genommen. Es wurden alle Boote mit einem im Messbrief eingetragenen Gewicht von weniger als 1.940 kg, alle Boote mit Korrekturgewichten, alle neuen Boote und alle noch nicht offiziell gewogenen Boote kontrolliert. Dies führte bei einzelnen Eignern - selbst ehemaligen Vorstandsmitgliedern - zu erheblichen Diskussionen. Ein Folkebootsegler drohte sogar mehrfach mit der vorzeitigen Abreise…

Obwohl die neue Waage nachweislich nur geringfügig andere Ergebnisse anzeigt als das Vorgängermodell, zeigte sich hierbei sehr deutlich, dass diese Gewichtskontrollen mehr als sinnvoll sind. Von den 21 gewogenen Booten waren 7 Boote - also ein Drittel - mehr oder weniger untergewichtig. Die festgestellten Untergewichte lagen - nach Abzug der Waagentoleranz - zwischen zwei und dreißig (!!!) Kilo.

unbestechlich: die Waage

Es wäre sicherlich falsch, hier grundsätzlich an Betrugsversuche zu denken. Viele Eigner wussten einfach nicht, dass Schubladen, Steckschotten und sonstigen losen „Einrichtungs-Gegenstände“ zum Wiegen von Bord gehören. Bei Untergewichten von mehr als 20 Kilo stellt sich mir allerdings schon die Frage, ob die Eigner wirklich so ahnungslos sind oder waren.

Dank eines gut mit Bleibarren ausgestatteten Berufstaucher-Betriebes in unmittelbarer Nähe des Kranes konnte den betroffenen Eignern schnell, preiswert und unbürokratisch geholfen werden.

Ganz offensichtlich wurden in der Vergangenheit bei Kontrollwiegungen in den einzelnen Flotten systematische Fehler beim Wiegen vorgenommen, die erst bei der DM aufgefallen sind. Hier sollten sowohl die Flottenchefs wie auch die Eigner die Classrules besser lesen. Gemäß Classrule 10.10 werden lediglich die Bodenbretter, Lenzpumpe, Sitze (incl. Kojenabdeckungen, Backskistendeckeln und der Steuermannsducht), alle Decksbeschläge, die Heißaugen, der Mast mit allen Beschlägen sowie der Großbaum mit Großschot mitgewogen. Alles und wirklich alles andere gehört von Bord!

Ich musste mir in mehreren Fällen anhören, dass Steckschotten, Schubladen und sonstiges Geraffel von meinem Vorgänger und einigen Flottenchefs mitgewogen wurden, da diese ja beim Se-

Moment der Wahrheit im Kran: Alles Regelkonform?

geln ohnehin an Bord seien. Mag ja sein, ist aber falsch, da eine Vermessung sich an den Klassenvorschriften orientieren muss. Anker, Leinen, Bier- und Wasserflaschen, Segel und weiteres Gut ist ja auch vorgeschrieben; dieses Zeug wollte jedoch keiner mitwiegen…

Ausnahmen können nur da gemacht werden, wo Ausrüstungsteile - wie zum Beispiel Schubladen - ausdrücklich im Messbrief vermerkt sind. Allerdings entspricht auch diese in der Vergangenheit und nur in Einzelfällen angewandte Kulanzlösung nicht wirklich den Klassenvorschriften und kann deshalb in Zukunft nicht mehr akzeptiert werden.

Segelvermessung

Aufgrund meiner eigenen Inkompetenz bei der Vermessung von Segeln ist mit Herrn Heinz Aping extra ein offizieller DSV-Vermesser nach Warnemünde beordert worden. Zur Erreichung optimaler Bedingungen wurde von der Wettfahrtleitung ein ziemlich planer und ausreichend großer Messtisch aufgebaut, auf dem die Segel genau kontrolliert werden konnten.

Ursprünglich war vorgesehen, von jedem Segelmacher zwei neue Segelsätze genauer zu kontrollieren und bei allen weiteren Segeln lediglich zu prüfen, ob beide Vermessungsplaketten (blau vom DSV und rot von der NFIA) im Segel vorhanden sind. Alle als regelkonform eingestuften Segel sollten einen entsprechenden Stempel erhalten. Für die Kontrolle war eigentlich nur der Sonntagvormittag geplant, benötigt wurde jedoch der komplette Tag, was aufgrund der daraus resultierenden Wartezeiten und den vorherrschenden hochsommerlichen Temperaturen leider zur Qual für die Teilnehmer wurde.

Obere Messmarke vorschriftsgemäß und gut sichtbar?

Bei der Vermessungen fiel - unter anderem - auf:

Segelmacher A (neu im Geschäft): Großsegel okay, Fock in der Mittellänge zu groß, rote Knöpfe fehlten, Stagreiter zu breit

Segelmacher B (neu im Geschäft): beide Segel okay

Segelmacher C (etabliert): teilweise fehlende Vermessungsknöpfe, einige Focks in der Mittellänge zu groß, alle anderen neuen Focken grenzwertig

Segelmacher D (etabliert): zu breite Tuchstagreiter an den Focken, zu große Segel Nummern, ansonsten okay

Segelmacher E (etabliert): keine Mängel

Segelmacher F (etabliert): nur ein Satz kontrolliert, dabei: fehlende DSV-Knöpfe, zu große 3/4-Breite im Großsegel

Segelmacher G (etabliert): zu kleine Segelnummern, ansonsten okay

Bei kleinen Unstimmigkeiten wie zu kleinen oder zu großen Segelnummern, geringfügig zu breiten Stagreitern etc. wurde ein Auge zugedrückt, was der Veranstaltung sicher gut getan hat. Lediglich offensichtlich zu große Segel mussten geändert werden und wurden dann im Laufe der nächsten zwei Tage von mir nachvermessen. Die Kulanzlösungen wurden in erster Linie deshalb gewählt, weil den Eignern für die Fehler der Segelmacher kaum eine Schuld zugewiesen werden kann.

Die Segelmacher werden in Kürze offiziell vom DSV und möglicherweise auch der NFIA über die Missstände informiert. Erstaunlich ist für mich, dass selbst die Marktführer für Folkebootsegel (hiermit meine ich gleich mehrere Segelmacher) sich nicht präzise an die Classrules halten.

Beim genauen Studium der Classrules stellte sich übrigens heraus, dass hier zumindestens in Teilbereichen leichte Modifikationen sinnvoll erscheinen, die ich für die DFV bei der NFIA beantragen möchte. Diese betreffen in erster Linie die Lage der sogenannten Halb- und Dreiviertel-Breite beim Großsegel wie auch die Mittellänge der Fock. Mit einer Klarstellung wären möglicherweise weniger Segel moniert worden.
Besonders erwähnenswert ist, dass es keinerlei Unstimmigkeiten bei dieser Segelvermessung zwischen den Eignern und Heinz Aping gab. Heinz hat mit großer Ruhe und Sorgfalt jedem Eigner genau gezeigt und erklärt, warum die Segel bemängelt wurden. Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals herzlich bei Heinz für seinen Einsatz, die gezeigte Fairness und Ruhe bedanken. Bei den Seglern bitte ich um Verständnis für die massiven Terminverzögerungen. Weder die Regattaleitung, noch der Vermesser oder ich konnten ahnen, dass es so viele Reklamationen geben würde.

Weiter gehts auf Seite 20

Etwa doch nicht nur ein Dreieck?

Fazit:
Nach Auswertung der Mängelliste wird wohl kaum jemand behaupten, dass eine ausführliche Kontrollvermessung überflüssig ist. Andernfalls könnten wir uns die NFIA, Klassenvorschriften, blaue und rote Knöpfe in den Segeln ebenfalls sparen und eine Anarchie ausrufen. Dann dürfte jeder machen was er will und mit jedem segelbaren Untersatz starten, der auch nur einem Folkeboot ähnlich ist.
Einem gerechten und sportlich fairem Wettbewerb - und dass sollte eine Deutsche Meisterschaft wohl sein - wäre ein Verzicht auf diese zweifellos lästige Maßnahme kaum zuträglich.

Ich bin jedenfalls dafür, den in diesem Jahr gesetzten Standard beizubehalten bzw. von Jahr zu Jahr ein wenig zu variieren. Vielleicht können wir im nächsten Jahr weniger Gewichtskontrollen machen und dafür mal die Masten - natürlich im liegenden Zustand - nachmessen. Ich bin schon heute sicher, dass die Fehlerquote höher ist als erwartet…

Euer T. O. Kiki
(vielleicht wählt Ihr ja im Herbst mal einen neuen, der weniger pingelig ist…)

NRW-Landesmeisterscha

Ohne Fleece ging gar nichts am let

Mit nur 15 Meldungen wurde das angepeilte Ziel, mindestens 20 Boote zur zweiten NRW-Meisterschaft - jeweils im Wechsel in Essen und an der Möhne ausgetragen - an den Möhnesee zu bringen, weit verfehlt.

musikalische Untermalung und Tanz (Pantaenius Yachtversicherungen) und bestickte Polo-Shirts für alle Regatta-Teilnehmer (Dongfang GmbH). Zu den zahlreichen Sachpreisen trugen weitere Sponsoren wie Fa. HS Sprenger, Yacht, Boot

Keine einzige Meldung aus Essen, das finde ich traurig!

An der Organisation der Veranstaltung hat es sicher nicht gelegen. Etliche Sponsoren sorgten unter anderem für Freigetränke ohne Ende am ganzen Wochenende (Werbeagentur Team 2),

aften am Möhnesee

zten Aprilwochenende

Düsseldorf, Sparkasse Soest, Cloer Elektrogeräte und andere bei. Auch an einen Steg-Snack in Form von warmem Schinken im Brötchen hatten die Firmen Langewiesche und Wolf gedacht. Kurzum, Startgeld und Sachleistungen standen sicher in einem mehr als nur akzeptablem Verhältnis.

Doch nun zum sportlichen Teil der Veranstaltung:
Die Wettfahrtleitung um Harald Busch hatte es an diesem Wochenende besonders schwer. Nur eine heftige Schauerböe mit Wind für eine Stunde ermöglichte es am Samstag, statt der geplanten drei Wettfahrten wenigstens eine halbwegs akzeptable Regatta durchzuziehen. Diese gewann Uwe Pfuhl, der zuvor in der Böe ein unfreiwilliges Bad im See genommen hatte. Offensichtlich dadurch in Zorn geraten, zeigte der „alte Schwede" erstmal allen, wo der Hammer hängt.

Nach einer recht ausgelassenen Feier konnte man am Sonntag zunächst einmal relaxen. Die zweite Wettfahrt wurde nach einem 180°-Winddreher und endloser Steherei abgeschossen. Neuer Versuch nach langer Warterei und zunächst günstigem Wind. Hier konnte sich Kiki Goecke durchsetzen. Nach dem Zieldurchgang von Kiki schlief der Wind fast schlagartig ein, das Feld konnte sich nur noch über die Bahn hungern. Trotz engagierter Arbeit der Wettfahrtleitung konnte kein weiteres Rennen gestartet werden. Durchgefroren trat das Feld der Folkeboote den Rückweg in den Hafen der SKMD an.

Trotz Tanzmusik und reichhaltigem Essen nebst Freigetränken kam an diesem Abend wenig Stimmung auf, die meisten waren nach acht Stunden auf dem Wasser und der Sause vom Vortag einfach zu kaputt, um richtig abzufeiern.

Das Highlight dieses Abends war die Verlosung der von Heino Haase gestifteten Fock, die von zwei jungen Glücksfeen aus der SKMD durchgeführt wurde. Sie ging an Thomas Aust. Dank der so großzügigen Spende und dem Bericht von Heino über die hervorragend gelaufene Travemünder Woche beschlossen gleich drei Teams vom Möhnesee spontan, der Flotte Lübeck zur TW2006 einen Besuch abzustatten…

Der Montag entschädigte alle für die bisher so schlechten Windverhältnisse. Innerhalb von nur zweieinhalb Stunden konnten bei frischem Südsüdwest-Wind noch zwei Wettfahrten gesegelt werden, die jeweils von Svend Krumnakker (F-GER 544, Möhnesee) und Uwe Pfuhl (F-GER 939, Laboe) gewonnen wurden.
Insgesamt wurden die folgenden Ergebnisse erzielt (Auszug)

Auszug aus der Ergebnisliste

1.	F-GER 544	Svend Kumnacker, Flotte Möhnesee
2.	F-GER 939	Uwe Pfuhl, Flotte Kiel
3.	F-GER 482	Heino Haase, Flotte Lübeck
4.	F-GER 1033	Kiki Goecke, Flotte Möhnesee
5.	F-GER 572	Egon Schmitz, Flotte Kiel
6.	F-GER 1020	Stephan Johannsmann, Flotte Möhnesee
7.	F-GER 675	Thomas Aust, Flotte Möhnesee
8.	F-GER 379	Jan Kowitz, Flotte Hamburg

Bleibt zu hoffen, dass das Engagement der Sponsoren, Helfer und Gäste aus Norddeutschland bei der nächsten Veranstaltung an der Möhne nicht geringer ausfällt. Mein Dank gilt allen Teilnehmern - insbesondere denen aus Norddeutschland - allen Sponsoren und last but not least den Gastronomen der SKMD, die diese Veranstaltung trotz weniger Teilnehmer zu einem sehr schönen Event gemacht haben.
Besonders freut es mich, dass der vom SVNRW gestiftete Wanderpreis jetzt an der Möhne ist. Herzlichen Glückwunsch, lieber Svend…

Christian Goecke,
F-GER 1033

Landesmeister im Folkeboot: Svend Krumnacker mit Sarah Lorf und Bruder Lars Krumnacker (l.)

Im Rahmen des Nachwuchstrainigs in Eckernförde (wir berichten auf den nächsten Seiten hielt Segelmacher Heino Haase einen Vortrag über den Trimm des Folkebootes. Mit seiner freundlichen Genehmigung drucken wir an dieser Stelle eine Kurzfassung des Vortrages ab, da wir meinen, dass diese Gedanken und Anregungen für uns Folkebootsegler allgemein von Interesse und Nutzen sind. - Ausschneiden und Ausprobieren erlaubt!

Trimmtipps von Heino, dem „alten Haasen"®

Der Trimm des Folkebootes ist eine komplexe Angelegenheit.

Die folgenden Gedanken zu den Trimmmöglichkeiten die wir auf unserem Folkeboot haben, ist keine Anleitung schnell zu segeln. Vielmehr wird untersucht, mit welchen Maßnahmen das Boot optimaler gesegelt werden kann. Und wie sich das Trimmen einzelner Komponenten z. B. auf die Segel auswirkt.

Das schnelle Segeln ist ein anderes Thema. Es ergibt sich aus dem Verständnis der Kombination verschiedener Trimmmöglichkeiten zu einander und der mentalen Stärke der Mannschaft, sowie der Konzentrationsfähigkeit und Fähigkeit, sich permanent und schnell auf neue Situationen einstellen zu können.

Boot

Das segelfertige Boot (ohne Segel) einschließlich der in den Klassenvorschriften vorgeschriebenen Ausrüstung hat ein Gewicht von min. 1930 kg. Hier kann trimmmäßig nichts verändert werden. Selbst Ausgleichsgewichte (bei Untergewicht) haben feste Plazierungspunkte. Die Pinne muss im Ruderkopf möglichst „wackelfrei" mit dem vorgesehenen Bolzen eingespannt sein. Dadurch wird das direkte Steuern erleichtert.

Ausrüstung

Die beweglichen Teile der Ausrüstung – die nicht ständig benötigt werden - sollten grundsätzlich so tief wie möglich untergebracht werden. Dazu gehört speziell der „schwere" Anker, Anker- und Schleppleine. Werden diese Teile vor dem Mast deponiert, wird das Heck etwas aus dem Wasser gehoben. Es saugt sich weniger fest. Analog dazu taucht der Bug weiter ein. Das hat den Nachteil, dass sich das Boot schlechter drehen, wenden lässt, weil im Bugbereich mehr Wasser beiseite geschoben werden muss. Sinnvoller ist es, die obigen Teile im ersten und zweiten Fach hinter dem Mast auf dem Kiel zu lagern. Getränke möglichst im dritten Fach unterbringen. Alle weiteren Teile die sich an Bord befinden, wie Wetter-Bekleidung usw. sind auf den Fußbodenbrettern kurz hinter dem Mast, möglichst rutschfest, zu stauen.

Mannschaft

Es ist sinnvoll die Masse der Mannschaft bei Am-Wind-Kursen so dicht wie möglich beieinander zu halten. Also eng beieinander sitzen. Dieses gilt ab mittleren Windstärken. Dabei weit vorn sitzen; bei stärkeren Winden so weit achtern wie es die baulichen Gegebenheiten zulassen.

Auch das Folkeboot sollte annähernd aufrecht gesegelt werden. Da die Schwimmlage der Rumpfform sich bei leichter Krängung nur wenig verändert – und bei wenig Wind eine leichte Leelage gewünscht ist – gilt die obige Aussage nur bei mittleren bis starken Winden. Ist bei wenig Wind Leetrimm angesagt, sollte die Mannschaft möglichst dicht beim Schott sitzen. Sinnvoll ist es auch, dass sich ein Mannschaftsmitglied bei Leetrimm in die Leekoje legt. Starke Lage verursacht Leeabdrift und Höheverlust. Sobald die Windstärke Luvtrimm verlangt, muss dieser konsequent, auch mit starkem „Ausreiten" erfolgen. Das gilt ganz besonders in der Nachstartphase.

Vor dem Wind sitzen zwei Mannschaftsmitgliedern auf dem Vorschiff, damit das Heck vom Sog entlastet wird und bei Welle das Heck leichter angehoben und das Boot voraus geschoben wird. Bei Welle und etwas seitlich einfallendem stärkeren Wind sitzt ein Mannschaftsmitglied auf der Luvseite in Wantnähe. Dadurch wird, wenn die Segel wieder nach Luv pendeln, mehr Druck erzeugt.

Mast

Mastfall: Ein bewährter Mastfall beträgt ca 60 cm. Gemessen wird der Mastfall bei einem regattaklaren Boot ohne Crew an Bord. Es wird am besten ein Zollstock (Nullpunkt Achterkante Mast) am Großbaum so festgetapet, dass man diesen vom Nachbarboot aus ablesen kann. Jetzt wird das Großfall mit einer Leine verlängert und mit dem Anker so beschwert, dass sich dieser frei über das Deck bewegen kann. Das nun abgelesene Maß ist der Mastfall.
Der Mastfall ist eine ziemliche Konstante und wird bei unterschiedlichen Windstärken nur unwesentlich verändert. Mehr Fall bringt grundsätzlich mehr Höhe (und eventuell etwas mehr Speed), aber auch Nachteile auf dem Vormwind-Kurs. Grundsätzlich sollte das Boot leicht luvgierig eingestellt werden. Ein zu neutrales Verhalten kostet Höhe. Auf der anderen Seite bringt es nichts, wenn man mit dem Ruder ständig mehr als 4 - 5° korrigieren muss.

Rigg/Mastposition auf dem Kiel: Wer nicht lange experimentieren möchte, um den Mast „richtig" hinzustellen, kann die nachfolgenden Maße verwenden: Den Mast so in die Mastspur stellen, daß die Achterkante des Mastfußes gemessen von Achterkante Schiff bis Achterkante Mast 4,98 -5,00 m entfernt ist. das Bandmaß wird über den Traveller hinweg geführt. Man kann auch von Hinterkante Schott/Niedergang bis Hinterkante Mast ca. 1,98m messen. Diese Maße gelten für Boote von Folkebootcentralen/ Dänemark.

Wanten/Vorstag:
Um den Mastfall von von ca. 60cm zu erreichen, geht man wie folgt vor: Wanten und Vorstag lösen. Dann die Drähte parallel am Mast nach unten ziehen und die Oberkante der Segelmessmarke (beim Baumbeschlag) mit Filzstift auf den Draht übertragen. (Laut Vermessungsvorschrift ist die OK Messmarke 1,00m über

Deck). Ab dieser Markierung müssen die Spanner so eingedreht sein, dass bis Oberkante Spannerbolzen bzw. Oberkante Püttingloch für das Vorstag ca.1,27m, bzw. 1.22m (je nach Baujahr) und die Wanten ca. 1,09 m gemessen wird. Die Wanten wieder festgemacht sollte der Mast jetzt an Hinterkante Mastloch anliegen. Wird nun der Baumniederholer „handwarm" angezogen, soll der Mast sich ein wenig von Hinterkante Mastloch lösen. Grundsätzlich ist es ratsam, dass sich der Mast beim Segeln frei im Mastloch bewegt. Dadurch wird die Kraft auf den Kiel übertragen und nicht gegen das Deck. Es wird weniger Lage prodiziert. Der Mast darf auf der ganzen Länge weder nach Steuer- noch nach Backbord geneigt sein.
Wie oben eingestellt sind die Wanten etwas lose. Damit kann der Mast auf dem Vormwindgang (bei völlig gefiertem Achterstag) im Ganzen nach vorn klappen, er steht aufrechter. Das ist wichtig, um die projektierte Segelfläche zu vergrößern. Bei Wind ab ca. 5 Bft sollten die Wanten ca. 1,5 Umdrehungen angezogen werden

Mastbiegung:
Da die meisten Masten aus Holz gefertigt sind, ist die Biegecharakteristik unterschiedlich. Grundsätzlich sind biegsame Masten zu bevorzugen, da die Möglichkeiten, mit der Mastkurve das Großsegel in der Profilierung zu beeinflussen, größer sind als bei einem steifen Mast.
Mit welchen Mitteln können wir die Mastkurve beeinflussen? Und was wollen wir im Großsegel erreichen?

Jumpstagen:
Die Jumpstagen sind eine wichtige Trimmeinrichtung am Mast, um das Profil des Großsegels zu verändern. Werden diese angezogen, wird der Mast in der oberen Hälfte steifer. Werden sie gelöst, kann der Mast mit dem Zug an der Großschot stärker gebogen werden. Auf diese Weise kann die Tiefe des Segelprofils eingestellt und kontrolliert werden. Anziehen = mehr Tiefe, lösen = flacheres Profil.

Achterstag:
Mit dem Achterstag kann die Biegung des Mastes beeinflusst werden und damit die Tiefe des Segelprofils, speziell des Großsegels aber auch der Fock. Mit dem Zug am Achterstag wird der Mast im Top nach achtern gezogen. Dadurch biegt er sich und zieht Tiefe aus dem Großsegel. Das ist bei viel Wind wichtig, um Schräglage und Luvgierigkeit zu verringern. Gleichzeitig wird mehr Zug auf das Vorstag ausgeübt, und es wird steifer. Bei diesem Vorgang wird Tiefe aus der Fock gezogen. Je steifer das Vorstag ist, je mehr Höhe läuft das Boot. Mit dem Zug am Achterstag wird aber nicht nur das Großsegel abgeflacht, sondern es öffnet sich auch das Achterliek, es twistet. So kann der „Überdruck" im Großsegel abströmen. Es ist also sinnvoll, eine zugkräftige Achterstagtalje installiert zu haben.

Baumniederholer:
Der Baumniederholer hindert den Baum am Steigen. Wichtig vor allem bei Kursen mit Wind von achtern. Denn die Nocken der Jumpstagspreizen sollen nicht in das Großsegel drücken. Wenn der Baum steigt, öffnet sich das Segel stark und Druck/Vortrieb geht verloren. Den Niederholer bei Am-Wind-Kursen leicht anziehen. So hat der Baum automatisch fast die richtige Stellung bei Wind von achtern. Bei mehr Wind muss sicherlich noch nachgezogen werden. Versierte Regattasegler trimmen auch mit dem Baumniederholer das Achterliek des Großsegels. Aber Vorsicht: Nicht jeder Baum verträgt einen steif durchgesetzten Niederholer. Wer den Baumniederholer intensiv benutzt, sollte das Deck hinter dem Mastloch mit einem Drahtstander nach unten zum Kiel abfangen. So wird das Deck daran gehindert sich nach oben zu biegen.

Fallen:
Mit den Fallen wird die Vorliekspannung des Großsegels und der Fock eingestellt und getrimmt. Da das Segeltuch Reck hat, wird sich das Vorliek bei beiden Segeln mit zunehmendem Wind recken, sprich verlängern. Bei der Fock macht sich das durch Zugfalten an den Stagreitern bemerkbar. Treten diese auf, sollte das Fall so stark nachgesetzt werden, dass sie gerade so eben wieder verschwinden. Es sei denn man möchte bei kurzer, hackiger Welle ein tieferes Profil für mehr Schub haben.Auch beim Großsegel reckt bei mehr Wind das Vorliek. Jedoch bilden sich viele kleine Falten, besonders im unteren Teil des Vorliek. Viele Segler kümmern sich nicht darum. Jedoch wird mit einem Zug an der Cunninghamleine die Faltenbildung und damit auch der Leebauch minimiert. Andererseits wird mit einem kräftigen Zug an der Cunninghamleine auch das Segelprofil insgesamt flacher, u.U. öffnet sich auch das Achterliek. Ist das Großfall bis in das Cockpit geführt, kann auch die Vorliekspannung verringert werden: Sinnvoll besonders bei Kursen mit Wind von achtern.

Segel

Zum Thema Segel für das Folkeboot eine grundsätzliche Bemerkung: Das Folkeboot ist eine sehr alte Konstruktion. Gegenüber den Booten von heute hat das Folkeboot eine füllige Rumpf- und Kielform. Das Verhältnis Schiffsgewicht zu Segelfläche ist auch viel höher. Daraus folgt, daß aus den Segelprofilen vor allem Kraft und nicht Geschwindigkeit kommen muß. Deswegen sind die Segelprofile für das Folkeboot gegenüber denen für moderne Yachten wesentlich tiefer.
Bei allen Trimmmaßnahmen muss also auf Tiefe geachtet werden. Darüber hinaus sollten die Schoten tendenziell eher etwas loser als zu fest gefahren werden. Analog dazu das Schiff eher laufen lassen als Höhe kneifen.
Zum Trimm der Segel gibt es von verschiedenen Segelmachereien Trimmanleitungen aus dem Internet zu laden. (z.B.www.haase-segel.de/folke-trimmanleitung) Da das Folkeboot eine bestimmte Art zu segeln erfordert, ähneln sich die Aussagen der Segelmacher.

Profiltiefe/Mastbiegung

Um besser zu verstehen, warum durch Mastbiegung das Großsegel flacher wird, ein Wort zum Schnitt des Großsegels: Der Segelmacher berücksichtigt die Mastbiegung. Man stelle sich das Vorliek als eine gerade Linie vom Hals zum Kopf vor. Sie ist gleichsam die Sehne wenn der Mast biegt. Einfach ausgedrückt wird die Bogen-/Biegetiefe an die Gerade des Segelvorlieks nach außen als Tuch mit angeschnitten. Nehmen wir mal hypothetisch-12cm an. Bei geradem Mast müssen diese 12cm irgendwo bleiben. Sie schieben sich nach achtern und bilden einen Bauch = Profiltiefe. Wird nun am Achterstag gezogen, biegt sich der Mast (nehmen wir mal hypothetisch12cm an) und das Tuch wird mit der Mastbiegung mitgenommen. Das Tuch wird heraus gezogen und das Segel wird flacher.

Viel Erfolg beim Trimmen und Segeln wünscht Euch

Heino Haase,
Flotte Lübeck

Eckdays und Nachw in

Am 27./28.Mai 2006 fanden in Eckernförde die Eckdays, ausnahmsweise mal an einem Wochenende, nach dem Schleipokal statt. Das Teilnehmerfeld umfasste 32 Schiffe, die sich jedoch am Morgen wie schon bei den letztjährigen Wettfahrten vor dem ersten Start in Geduld üben mussten. Der angekündigte Wind liess nämlich zunächst auf sich warten und auch durch die sonst üblichen Rituale (wir holten die Angel raus, woraufhin verläßlich nach einigen Minuten der Wind anspringt), ließ er sich nicht heraufbeschwören.

An den beiden vorherigen Tagen, an denen wir mit neun FolkebootenunserNachwuchstraining bei hervorragenden Konditionen absolvierten, hatten wir noch konsequenten Wind um 4 bft zu verzeichnen gehabt. An dieser Stelle möchten wir die Gelegenheit nutzen, uns ganz herzlich für die großzügige Unterstützung der Folkebootvereinigung und des SCE, insbesondere bei Tische Blenckner und seiner Crew, zu bedanken. Besonders hervorheben möchten wir zudem das Engagement von Heino Haase, der trotz eines persönlichen Schicksalsschlages am Donnerstag tiefgreifende Einblicke in Boots- und Ricktrimm vermittelte und bei Hinnerk Blenckner, der an diesem Tag Geburtstag hatte. Als weiteres Highlight gab Walter Furthmann Einblicke in Strategie und Taktik, und motivierte uns „junge Regattasegler“, einen eigenen Weg zu gehen und nicht zu sehr nach den anderen zu gucken. Auch an ihn geht ein herzliches Dankeschön.

Doch zurück zu den Eckdays. Es war Mittag, als wir dann mit einigem Erstaunen die „Paula“, die unter der „Süd“ lag, mit Brassfahrt durch die nahezu spiegelglatte Ostsee gleiten sahen. Kaum war der Wind da, der dann konstant aus West wehte, kam die Wettfahrtleitung dann auch schnell in die Gänge und führte an diesem Tag noch drei Wettfahrten durch. Die Bahn war hervorragend ausgelegt und der Ablauf reibungslos. In dem durchaus hochkarätig besetzten Feld konnte sich einmal mehr Walther Furthmann die Pole Position sichern. Zweiter wurde Hinnerk Blenckner, dritter Georg Rosebrock.

Wir jüngeren hielten uns bei den Eck-Days noch bedeckt, hatten wir doch noch vom Nachwuchstraining mehr als genug zu verarbeiten. Den Samstag Abend liessen wir bei einem frisch gezapften Bier ausklingen. Dabei wurden eifrig neue Kontakte geknüpft und bestehende vertieft. Es waren auch wieder einige Teilnehmer vom Bodensee dabei, wie es in Eckernförde schon seit 20 Jahren Tradition ist.
Als wir alle hochmotiviert am nächsten Tag, dem Sonntag, zum Hafen kamen, wurde bald klar, dass der Wind, der mit Sturmstärke über die Bucht fegte, allen weiteren Startversuchen entgegen stehen würde. Dies sah auch die Wettfahrtleitung ein und schoss bereits um neun Uhr alle weiteren Wettfahrten ab. Damit blieb es beim Ergebnis des Vortages. Insgesamt waren die Eckdays dennoch eine gelungene Veranstaltung, die bestimmt auch im nächsten Jahr wieder viele Folkebootsegler anlocken wird.
Sören Koch

Einen genaueren Rückblick auf das Nachwuchstraining gewährt uns Teilnehmer Norbert Lins:

Was wird aus unseren Jugendlichen, wenn sie aus dem Opti herausgewachsen sind und keine Lust im Segelsport auf Trockenanzug haben? Wie kann man diese jungen Segler vor allem im Folkeboot halten, Fragen, die Sören Koch von der Folkebootflotte Eckernförde mit ein paar Helfern veranlassten, ein Nachwuchstraining zu organisieren.
Schnell wurde klar, dass sich nicht nur junge Leute als Nachwuchssegler im Folkeboot sehen. So war auch meine Crew mit dabei, und ich bin inzwischen 47 Jahre, komme aus der 505er Klasse und tat mich bisweilen sehr schwer, unser Folke schnell über die Bahn zu steuern.

Am 25.Mai trafen wir uns im Segelclub Eckernförde zunächst zu einer theoretischen Einweisung, die durch Heino Haase mit viel Engagement und Sachverstand erfolgte. Außerdem erhielt jeder eine allgemeine für das Folkeboot geltende Trimmanleitung, Es folgte die Inspektion aller teilnehmenden Schiffe durch mehrere erfahrene Folkesegler. Schon diese ersten Stunden haben bei allen Teilnehmern gewisse Aha-Erlebnisse ausgelöst, und nun sollte es aufs Wasser gehen.
Dabei segelten immer zwei Boote dicht nebeneinander zum Speedvergleich, Heino mit Kommentaren im Speedboot hinterher, so wie eben ein professionelles Training stattfindet, kennt man ja noch aus der Jollenzeit!
Leider trainieren die Folkeboote viel zu selten so, ich habe gehört, dass die Dänen

das wöchentlich praktizieren. Dann hätten wir nicht 14 Jahre auf einen Kieler Woche Sieg warten müssen (an dieser Stelle herzlichen Glückwunsch der Crew um Chrostoph Nielsen).

Am nächsten Tag wieder Theoriemit Walter Furthmann. Ich wusste gar nicht, dass er so ein Spaßvogel ist. Lustig brachte er uns Selbstverständliches genauso bei wie für uns Neues:
„Ein Folkeboot fährt man auf dem Vorwindkurs immer so tief wie möglich, kurze Strecke ist angesagt, nicht wie bei den Jollen luven, denn das Boot ist viel zu schwer … .“
Nach dieser fröhlichen Runde ging es dann wieder aufs Wasser. Diesmal Starttraining. Bei 4-6 Windstärken für einige sicher nicht leicht.
Erster Witz auf dem Wasser: Walter Furthmann versenkt die Startfahne. Also musste das Speedboot immer als Fahne an einer Stelle gehalten werden.

Dann der erste Start, und da gibt es selbst bei einem Nachwuchstraining einige, die sehen das sehr verbissen: Wir hatten Platz nach Lee, schon wegen der Böen, da schiebt sich das Boot aus Essen doch noch dazwischen, eine Bö bringt bei uns zum Zeitpunkt des Startes akut zu viel Lage, und…. Berührung im Top, kleiner Riss im Groß, Verklicker verbogen, das wars!
Wir sind sicherlich niemandem böse, aber bei einem solchen Training sollten sich die, die vermeintlich nicht direkt dem Nachwuchs zuzurechnen sind, ein wenig zurückhalten!

Während die anderen dann beim Startraining Spaß und Erkenntnisse hatten war für uns basteln angesagt. Und dann find du mal am Freitag nach Himmelfahrt einen Segelmacher! Großes Lob von mir an die Firma Hüpferli in Friedrichsort, die haben spontan für ganz wenig Geld geholfen. Dann noch das Boot unter den Mastenkran, verbotener Weise Thomas im Sitz nach oben und Verklicker gerichtet, also fit für die Eck-Days.

Der Abend endete ähnlich nett wie der Vorabend, alle freuten sich auf die zwei Regattatage. Und die Seglerinnen und Segler, die als echte Folkebootanfänger dabei waren, werden sicherlich wiederkommen, hoffentlich bald als feste Crewmitglieder oder sogar als Bootseigner.

An dieser Stelle möchte ich im Namen aller Heino und Walter für das Engagement danken, natürlich auch Sören und seinen Helfern. Es war eine rundum gelungene Aktion, die bei mir persönlich in der bisherigen Saison viel bewirkt hat.

In diesem Sinne grüßt euch alle

Norbert Lins,
GER 586 (La Santa)

Und noch einmal das Nachwuchstraining...

Es war ein schöner sonniger Donnerstag morgen, als sich mehr als zwanzig hochmotivierte Segler (und zwei die es noch werden wollten) zum 1. Folke-Nachwuchstraining auf dem Gelände des Segelclubs Eckernförde einfanden. Nach einem spontan eingelegten zweiten Frühstück konnte um 12 Uhr auch schon der erste Theorieblock beginnen. Heino Haase erklärte Trimmeigenschaften anhand eines Modellfolkebootes. Um die Theorie direkt in die Praxis umzusetzen, wurden anschließend einzelne Boote begutachtet und im Trimm verbessert. Nach einer kurzen Stärkung ging es dann raus auf’s Wasser. Auf dem Programm stand Speedvergleich der einzelnen Boote. Da die gesamte Übung unter der strengen Beobachtung von Heino Haase und Lutz Koch im Speedboot durchgeführte wurde, konnten auch hier noch klare Fortschritte erzielt werden. In dem Wissen, permanent von der Kamera beobachtet zu werden, gab sich jeder Mühe eine gute Figur zu machen. Bevor im Anschluss die ersten Fleischstücke auf den Grill kamen, nutzte Heino die Gelegenheit, eine letzte Manöverkritik zu üben. Als nach dem Essen die Technik zur Filmvorführung bereit stand, stellte sich nur noch eine Frage: „Wo ist die Videokassette?“ Nach intensiven Ermittlungen stellte sich heraus, dass zwar gefilmt wurde – jedoch ohne KassetteJ! Nach den ersten Schreckenssekunden herrschte allgemeine Erheiterung und der Abend wurde nicht zuletzt deshalb sehr gemütlich und unterhaltsam .

Am nächsten Tag begann um ca. 10 Uhr Walter Furthmann mit seinem Theorieblock zum Thema Regattataktik. Gegen Mittag segelten alle wieder hinaus in die Bucht, um Regattakurzfahrten zu üben. In einzelnen, harten Gefechten wurde um jeden Zentimeter gekämpft. KleineTurbulenzen konnten den Kampfgeist nicht erschüttern. Darunter musste selbst das eine oder andere Boot leiden. Gefilmt wurde dieses Mal nicht. Nach gut drei Stunden wurde wieder am Steg fest gemacht. Walter übte noch kurz positive Kritik, gab Anregungen für die anstehende Regatta und wünschte allen viel Glück für die Eck-Days. Danach konnte man sich wieder dem gemütlichen grillen und schnacken widmen.
Alles in allem zwei sehr schöne Tage, an denen man viele Kniffe und Tricks lernen konnte. Schönes Wetter, nette Leute - wir hatten sehr viel Spaß. Bleibt nur noch zu sagen: Vielen Dank an Alle die dabei mitgewirkt haben, insbesondere an die Organisatoren Karsten Hoppe und Sören Koch.

Hoffentlich bis nächstes Jahr!

Kathrin & Daniel Dünschede

Mit dem Messer zwischen den Zähnen

Fair Play auf der Regattabahn - Diskussion erwünscht!

Du bist auf dem Weg zum Luvfass und legst Deine Kreuz so, dass Du mit Backbordbug und mit Wegerecht an der Tonne 1 ankommst. Wenn Du nicht ganz vorn dabei bist fährst Du in den „Abgasen“ Deiner Vorderleute rum und ärgerst Dich natürlich, dass es nicht richtig fährt. Außerdem musst Du immer mehr Höhe kneifen, um die verdammte Tonne überhaupt noch zu packen. Dabei sackst Du noch weiter nach Lee.

Deine Mannschaft beschimpft Dich schon seit Wochen und meint, Du solltest endlich mal wie die „Großen“ an die Luvtonne fahren.

Damit meinen sie das Anfahren auf Steuerbordbug, natürlich ohne Wegerecht. Das steht auch in den schlauen Büchern über das Regattasegeln so, weil sich da ja angeblich immer irgendwo ein „Loch“ auftut. Falls nicht, drängelt man sich eben rein! Wird schon klappen, auch wenn einem bei den ersten Versuchen der Schweiß auf der Stirn steht. Und wenn es gar nicht geht, haben die vorsichtigen - genau, die mit dem Wegerecht - meistens keine Lust auf eine Ramming und machen Platz. Klar, man riskiert vielleicht einen Protest und einen Strafkringel, oft haben diese Übervorsichtigen aber gar keinen Meckerlappen.

Und wenn doch: Dann regelt man das eben mal am Tresen, weil Folkebootsegler ja lieber Bier trinken als Protestverhandlungen durchziehen.

Ein derartiges Verhalten habe ich - nicht nur - bei der DM 2006 mehrfach beobachtet. Bei einer Situation kam es sogar im Anschluss zur Kollision, bei der mein nagelneues Boot einen üblen Knock auf die Schandecksleiste bekommen hat. Muss das sein???

Sicher sollte man zwischen den wirklichen Cracks und den Möchtegern-Profis unterscheiden. Bei den guten Seglern sind Bootsbeherrschung und Timing vielfach so gut, dass sie die Vorsichtigen (die auf Backbord-Bug) wirklich nicht behindern. Aber selbst bei diesen Spezies gibt es Gemecker der - zumindest vermeintlich - Benachteiligten. Manchmal meint man, den Knall schon antizipieren zu können.

Ähnliche Situationen spielen sich an den Leetonnen und auf der Kreuz ab. Statt rechtzeitig und deutlich Platz zu machen lassen es viele drauf ankommen. Erst nach einem lauten Protestschrei des Behinderten und dem Raushängen des Meckerlappen passiert - wenn überhaupt - etwas.

Was kann man dagegen tun??? Kauf Dir ein Regelbuch - z. B. Bryan Willis „Die Regeln beim Segeln“-Verlag Delius Klasing (12,90) - und eine Protestflagge und wehre Dich konsequent gegen die Jungs, die es immer auf die dreiste Tour versuchen. Ohne den Meckerlappen kannst Du es allerdings gleich vergessen, weil jede Jury Deinen Protest aus formalen Gründen abweisen muss.

Protestverhandlungen sind zwar lästig und manchmal auch ärgerlich. Scheinbar geht es jedoch oft nicht anders. Eine schlechte Situation, finde ich…

Kiki, F-GER 1033

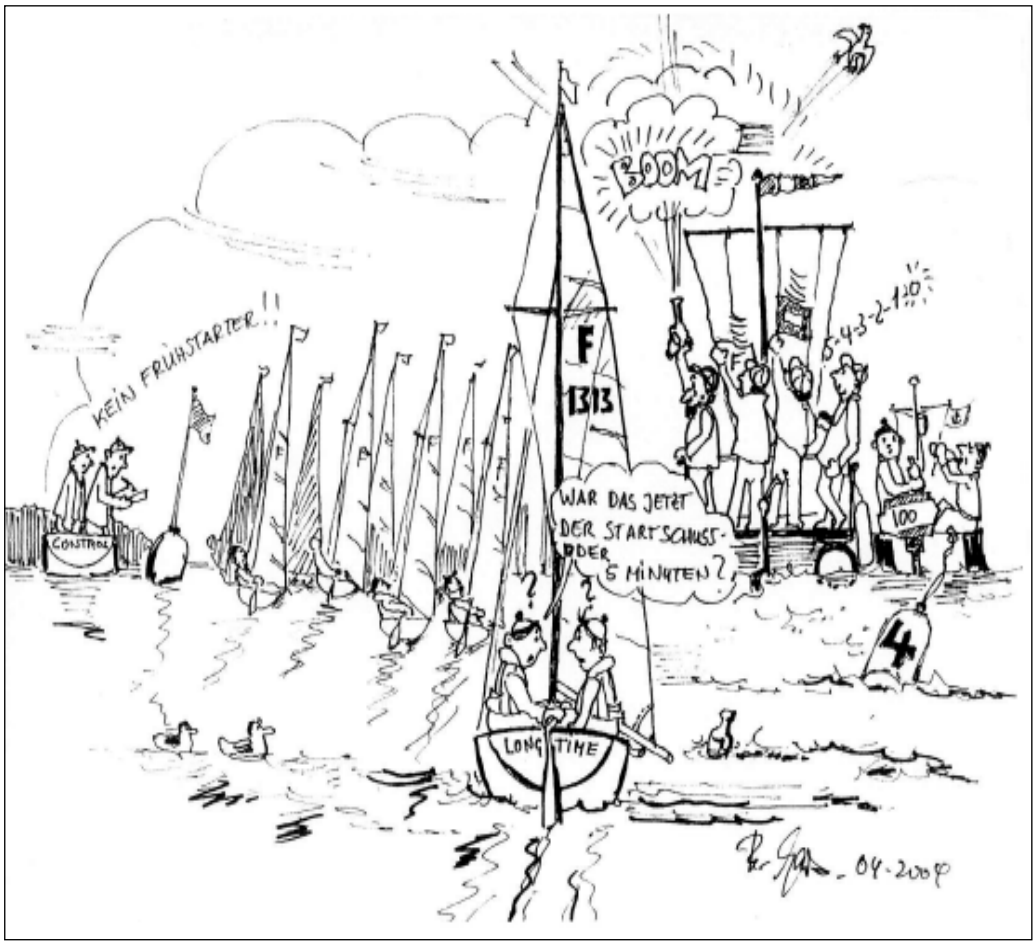
PS: Auch ich habe mich im vergangenen Jahr mal in die oben beschriebene Tonne 1-Situation gebracht. Danach war ich denjenigen, die mein Boot nicht in Stücke gefahren haben ziemlich dankbar. Mein schlechtes Gewissen hat mich jedoch sofort dazu veranlasst, auch freiwillig meine Strafkringel zu drehen.

Regattasegeln .....oder „spiel mir das Lied vom Tod“

Einblicke in die Entstehung einer Sucht

von Horst Klein

Ich mach das ja eigentlich schon sehr lange und in vielen Bootsklassen. Daß Regattasegler andere Menschen sind als Fahrten-/Touren-/Freizeitsegler ist mir bekannt seit ich mich seit einigen Jahren auch unter letztere Spezies mische.
Was war das doch ungezwungener Freizeitspaß. Hilfsbereit, zuvorkommend, immer die gewisse Distanz haltend und jederzeit zum Klönschnack bereit.
Da bist Du als Regattasegler ganz irritiert.
Dann, Regattatermin, und endlich sind „die Anderen“ wieder wie gewohnt. Da passt Du einen Moment am Kran nicht auf, schon steht dein Boot in dritter Reihe. Du kommst vom Trimmschlag in den Hafen, ist der Liegeplatz belegt und weil’s einfacher war, hat der Kollege auch gleich deine Festmacher übernommen. Alle hasten hin und her, so richtig Zeit hat niemand ....und langsam aber sicher baut sich in Dir der Druck auf, der schon beim Start über Sieg oder Niederlage entscheidet. Profis nennen das den „Killerinstinkt“.
Dann endlich Start! Waren früher die Boote noch klein und wendig, fährt man Heute einen 2 Tonnen Koloss. Kein Grund, die Distanz zu vergrößern, bringt doch nur Reibung Wärme. Jeder belauert Jeden, der Ruf „Raum“ hat nicht immer was mit Wegerecht zu tun, und wenn Dich der Nachbar in den letzten fünf Minuten um ein Feuerzeug bittet, bloß nicht reagieren, der wartet nur auf deinen Fehler und „bittet“ Dich zu kringeln.
Bis zum Luvfass hast Du dann Zeit, Dich zu erholen, die ein oder andere Attacke kannst Du durch geschicktes Wegwenden abwehren.
Dann geht’s wieder los. Hält man im Norden noch wegen der unruhigen Piste gewisse Abstände, fährt man Binnen „auf Zentimeter“. Wer jetzt



Und Abends, beim „Sozialen“, achtest Du sehr genau auf Zwischentöne und Schwächesignale.
Diese Informationen könnten Dir morgen schon sehr hilfreich sein.

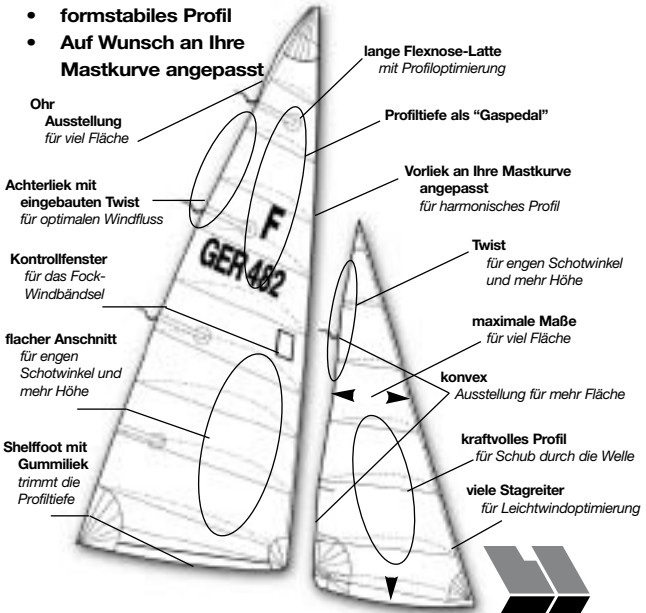
Zum Glück habe ich all die Bootsklassen hinter mir und segle jetzt Folkeboot.
Das saubere, regelkonforme Verhalten aller Teilnehmer auf allen Revieren hat mir vom ersten Tag an besonders gefallen. Unbeabsichtigte Fehler korrigiert man sofort und regelgerecht, Unstimmigkeiten werden per Protest zur Klärung dem Schiedsgericht übergeben, und gute Segelergebnisse werden nicht gekippt, weil die Pütz kein Henkel hat.
Daß alle Boote regelkonform sind, ist da eigentlich selbstverständlich.

Somit steht für mich fest: Ich bleibe Regattasegler.

Angst zeigt....und Tschüss !
Der echte Kick ist das Unterwenden direkt am Fass, soll ja im Norden auch schon einige Masten gekostet haben. Trotzdem, nichts ist geiler als eine ganze Flotte am Luvfass so richtig „abzukneifen“. Mit Strom macht das noch mehr Spaß und schafft dir Luft für den Vorwindgang. Bist Du bis hier „ohne“ gekommen, kannst Du jetzt erst mal eine rauchen. Müssen andere kringeln, gibt’s bei uns noch den „Manöverschluck“. Jetzt nur nach dem Leefass aufpassen, das Dich kein Nachzügler noch „abschießt“. Machen die gerne, ist ja die letzte Chance Dich noch zu treffen.
Hast Du am Leefass Pech, schiebt Dich die Diskussion um Innenraum ja/nein so weit nach außen, daß Du die nächste Kreuz gegen neue Gegner segelst, die das Loch am Fass geschickt zur Positionsverbesserung genutzt haben.
Was jetzt noch kommt, ist reine Erholung, wenn alle Nachbarn den aktuellen Stand akzeptieren. Verbale Attacken zwischen einigen Booten zeigen Dir, das da noch was „geklärt“ wird. Protest? Diese Variante der Auseinandersetzung ist verpönt. Meist wird man sich bis zum Ziel einig, wenn nicht, schluck’s runter und nutze die Chance beim nächsten Start, man trifft sich ja schließlich wieder.
Wenn alles nichts bringt und auch rein seglerisch keine Verbesserung der eigenen Situation zu erwarten ist: Schau Dir einfach die anderen Boote an und gib dem Vermesser einen freundschaftlichen Tipp.
Boot zu leicht, Mast zu dünn, Schleppleine zu kurz, Ausreithilfe verboten, ach ja die Pütz, die hat doch keine 9 Liter?
Wie gesagt, ich mache das schon sehr lange. Und wenn Du einige Jahre in einer Bootsklasse überstanden hast, wird es ja auch einfacher. Da gibt es dann eine Rangliste, wer in welcher Situation starke oder schwache Nerven zeigt. Entsprechend planst Du deine Attacken, willst ja auch nicht nur Stress haben.

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

FLENSBURGER SEGEL-CLUB

FSC

Liebe Folkefreunde,

herzliche Grüße aus Flensburg, als neuer Flottenkapitän möchte ich Sie ganz herzlich zur Glücksburger Folkeboot Cup am 19,20.8.06 einladen.

Im Rahmen des "Volkswagen Förde Cups" veranstaltet die Volkswagen AG mit den "Volkswagen Sail & Drive Championships" einen zusätzlichen Wettbewerb der besonderen Art. Neben den Aktivitäten auf dem Wasser haben alle Crews die Möglichkeit, an einem Test-Drive-Wettbewerb mit dem Touareg oder Multivan teilzunehmen. Die Segler erwarten spannende Aufgaben, eine interessante Route und attraktive Preise. Die Crews haben während der gesamten Veranstaltung die Möglichkeit, an diesem Wettbewerb teilzunehmen, so dass die Zeit vor oder nach den Wettfahrten sowie eventuelle Flauten für die Teilnahme genutzt werden können.

Mit besten Grüßen aus Flensburg

Robert Winkler

AUSSCHREIBUNG

VOLKSWAGEN FÖRDE-CUP
Norddt. Meisterschaft Drachen
Drachen Nord. Folkeboote
Finn-Dinghy

18. - 20. August 2006

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE LÜBECK freut sich auf Travem. Woche

Die Regatten der Folkeboote zur Travemünder Woche finden am Freitag 28. Samstag 29. und Sonntag 30. Juli statt. Es sind insgesamt 8 Wettfahrten geplant. Die Bahnlänge wird 1 bis 1,2sm betragen.
Die Bahn Foxtrott liegt nur knapp 4 Seemeilen vom Hafen entfernt. Birgit Hartmann (erfahren und von raschen Entscheidungen) und ihre Mannschaft leitet die Wettfahrten.
Die Folkebootparty am Freitag wird für gute Stimmung sorgen. Ebenso die Freibiere zum Anlegen und die Zusammenkunft bei „Brezel, Buletten und Bier" am Samstag. Alles kostenlos.

FLOTTE MÖHNESEE

Seit dem 15. Juli dürfen auf dem Möhnesee erstmals individuelle Boote mit Elektromotor-Antrieb fahren. Die befürchtete Enge blieb bislang aus. Kaum Segler, nur Angler benutzen E-Motore.

Zu verkaufen

Nordisches Folkeboot FG 465

segelfertiges Kunststofboot von LM Glasfiber A/S, DK 6640 Lunderskov, Baujahr 1981, weißer Rumpf, Deck blau/weiß, neuer Mast und Baum (weiß) von 2003, 2 Satz Segel, Baum-Cockpit- und Winterpersenning, Stahwinterlagerbock, komplete weitere Ausrüstung, 5 PS Yamaha (muß überholt werden), LP Möltenort, Kieler Förde, VB 17.000,00 EUR

Günter Lubitz, Laboer Weg 58A, 24226 Heikendorf,
Tel. 0431-241849

FÜR HOLZLIEBHABER

Nord. Folkeboot F - Ger 277

Lind-Bau, Dahlinger-Lärche, natur, Eiche, Mahagoni, DSV Messbrief, 3 Satz Segel und 1 Sturmsegel. Voll ausgerüstet, gr. Sommerplane, segelfertig, versichert, Boot geschont, LP Kiel

Sofort zu verkaufen, VHB EUR 18.750,--

Heinz Kuhn, Tel. 0431-551457

VERKAUF

Nordisches Folkeboot F-G 700
Dietrich-Bau 1991, Rumpf GFK weiß-blau, Stabdeck, Kajüte Mahagoni, Preis VHS

Telefon 030-8175645

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

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

Berlin
Rainer Birkenstock
Mommsenstr. 62, 10629 Berlin
Tel. 0 30/8 81 12 67, Fax 8 81 57 24
rai.birkenstock@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 54/99 63 80
Haller Weg 17, 24357 Götheby-Holm
blenckner@mediaprint-percom.de

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

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

Hamburg
Jan Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg, jan@ponyhuetchen.de

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

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

Möhnesee
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
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 20. 11. 2006

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
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 !

Heinz Blenckner
Prinzenstr. 22
24340 Eckernförde
Tel. 04351-86240
Flotte Eckernförde

Bernd Rosenthal
Philippinenstr. 2
45130 Essen
Tel. 0201-783038
Bootseigner FG 230
Flotte Essen

Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11B
42579 Heiligenhaus
Tel. 0171-7924027
Bootseigner FG 664
Flotte Essen

Christa Terhart
Feldhauskamp 68
45138 Essen
Tel. 0201-288793
Miteignerin FG 797
Flotte Essen

Ute Kowitz
Herzblumenweg 10
22523 Hamburg
Tel. 040-8802741
Miteignerin FG 370
Flotte Hamburg

Hans-Gerd Bechmann
Voßbergring 3
45259 Essen
Tel. 0201-467132
Flotte Essen

Roland Jahn
Otto-Suer-Allee 139
10585 Berlin
Tel. 030-2141664
Bootseigner FG 862
Flotte Berlin

Christoph Hamma
Elvirasteig 14
14129 Berlin
Tel. 0170-8531705
Bootseigner FG 431
Flotte Berlin

Stefan Schneider
Koenigsallee 77F
14193 Berlin
Tel. 030-85731464
Flotte Berlin

Paul Stübecke
Pariser Str. 35
10707 Berlin
Tel. 030-8826315
Bootseigner FG 905
Flotte Berlin

Manuel Wenk
Raesfeldstr. 18
48149 Münster
Tel 0171-9380066
Bootseigner FD 305

Paul Salwik
Graf-Luckner-Str. 11
24159 Kiel
Tel. 0431-562309
Bootseigner FD 454
Flotte Kiel

Arne Kölpin
Engelswisch 52
23552 Lübeck
Tel. 0451-7098250
Flotte Lübeck

Stefan Hildebrand
Flensburger Str. 84
24106 Kiel
Bootseigner FG 213
Flotte Kiel

Harald Koglin
Neuwerker Weg 22A
14267 Berlin
Tel. 030-8177733
Bootseigner FG 733
Flotte Berlin

Alexander Aleksander
Heinrich-Mann-Platz 7
13156 Berlin
Tel. 0172-3070787
Bootseigner FG 396
Flotte Berlin

Erik Witzmann
Zeppelinstr. 85
12459 Berlin
Tel. 0172-3863059
Flotte Berlin

Oliver Keitel
Stolper Str. 42
16548 Glienicke
Tel. 0172-3946266
Bootseigner FG 1029
Flotte Berlin

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

Flotte Essen freut sich über besonders großen Zuwachs - JHV am 11. März

Rechtzeitig vor Frühlingsanfang trafen sich am 11. März die Mitglieder der Essener Flotte zu ihrer Jahresversammlung bei der Segel-Kameradschaft-Essen-Heisingen. 50 Teilnehmer genossen die Atmosphäre im gemütlichen Clubheim, während draußen Schneegestöber und geschlossene Eisdecke auf dem Baldeneysee eher an Weihnachten denn an Frühling denken ließen. Wieder einmal konnte Obmann Horst Klein steigende Mitgliederzahlen (+ 10) und wachsenden Bootsbestand (+ 6) feststellen. Erfreulich auch, dass die Zahl der

reisewilligen Auswärtssegler ständig zunimmt. Zu jeder Folkeboot-Veranstaltung in 2006 wird man jetzt auch die neue Flotten-Flagge bewundern können. Gespendet von der Familie Blumenstein wird sie größer und schöner als das Vorgängermodell den Flaggenmast zieren. Wie in Essen üblich : Der Abend endete gesellig.....

Harte Schule des Lebens

„Die Welt im Sturm erobert“ strunzt der Titel des nun auch in deutscher Sprache erhältlichen Buches von Tania Aebi. Als 19 jähriger Teenager, der vor die Wahl gestellt wird, ein College zu besuchen oder die Welt einhand zu umsegeln, ergreift die New Yorkerin ohne wirkliche Segel- und Navigationskenntnisse die Gelegenheit und sticht 1985 für gut zweieinhalb Jahre in See. Eher zufällig findet das "Girlie" dann auch ihren ersten Ansteuerungspunkt die Bermudas und muß nicht auf See enden. Erst nach der Umrundung der halben Welt ist ihr der Umgang mit Schiff, Strömung, Wetter, und vor allem dem Sextanten wirklich vertraut.

Als Boot haben sich ihr Vater und die junge Seglerin wenigstens etwas Seetüchtiges ausgesucht. Die Contessa 26 ""Varuna". Ein Langkieler, dem Folkeboot sehr ähnlich von der Linienführung, wenn gleich auch ein wenig größer und vor allem amerikanisch typisch erheblich breiter. Die Bauqualität indes lässt allerdings sehr zu wünschen übrig, und so müssen diverse Wassereinbrüche und Reparaturen bewältigt werden. Bis zuletzt gelingt es nicht, den eingebauten Diesel verlässlich ans Laufen zu bekommen.

Mit viel Glück aber auch Mut und Entschlossenheit gelingt es der jungen Dame, alle Widrigkeiten wie auch den schmerzlichen Tod ihrer

Mutter zu verwinden und sie beendet nach einer letzten turbulenten Überfahrt über den Atlantik ihre Weltreise. In New York angekommen muss sie jedoch feststellen daß ihr der Weltrekord für die jüngste Einhand-Weltumseglung versagt bleibt, da sie auf einem 80 Seemeilen Teilstück im Südpazifik unter Motor eine Freundin an Bord gehabt hat. Doch hat sie den 27.000 Seemeilen Törn und eine unvergleichbar harte Schule des Lebens genossen und in ihrem Freund Olivier, der mit ihr auf einem eigenen Schiff die halbe Welt umreiste, auch den Mann fürs Leben gefunden. Mit ihm zieht sie dann auch nach Newport, um dieses faszinierende Buch zu schreiben. Beim Lesen reißt es einen ständig zwischen Faszination des Erlebten und Schaudern vor der Naivität, mit der dieser Törn angegangen wird, hin und her. Kaum vorstellbar, dass der Vater eines nach amerikanischen Gesichtspunkten minderjährigen Mädels während dessen Weltumseglung mal eben an der Rally Paris - Dakar teilnimmt und noch ein Schiff über den Atlantik fährt. Rabenvater oder postmoderner Rollencoach? Für 12 Euro in jedem Fall ein Buch, das sich zu lesen lohnt.

Rainer Hellmann

Tanja Aebi/
Bernadette Brennan:
„Die Welt im Sturm erobert“
368 Seiten, 24 Farbfotos,
5 Risse, 13,5x21,5 cm,
kartoniert, Delius Klasing
Verlag, Bielefeld 2005,
ISBN3-7688-1527-7,
EUR 12,00

Noch 'n Tipp:

Folkeboothistorie in der „Yacht CLASSIC“

Damit es niemand verpasst sei hier nochmal auf das im Juni erschienene Special „Yacht CLASSIC“ vom Delius Klasing Verlag aufmerksam gemacht. In dem insgesamt sehr schönen Heft, das man kaum mehr aus der Hand legen kann, hat Dieter Loibner ein achtseitiges Feature zum FOLKEBOOT verfasst, welches mangels einer deutschen Ausgabe seines Buches „Folk-

boat Story“ mit das Beste ist, was bisher in deutscher Sprache zum Folkeboot allgemein geschrieben wurde. Kompliment an Dieter und Dank an die Yacht Redaktion sowie meine wärmste Empfehlung des Heftes an alle Freunde des Folkebootes. Erhältlich im Zeitschriftenhandel oder frei Haus bestellen per Telefon 05 21-55 99 11. Preis 6 EUR.

mh

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

communicare
die Sprachingenieure

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

7

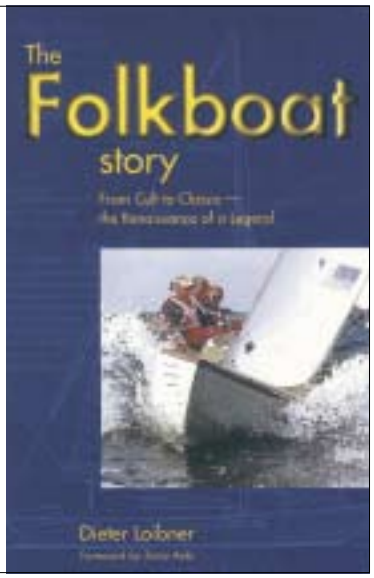
3

4

5

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.