7,50 €

Nummer 3/2011
3. Quartal

69 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Goldpokal

Deutsche Meisterschaft

Einhand-Umbau Teil 3

Tagebuch eines Eigenbaus

100 Jahre DELIUS KLASING

RIECHT NACH WILDNIS UND HERAUSFORDERUNG.

Jetzt im Buch- und Fachhandel oder unter www.delius-klasing.de

Wilfried Erdmann, Deutschlands bekanntester Segler, war wieder unterwegs! Wie so oft mit einem neuen Boot, einer überaus sportlichen X79. Ziele waren Dänemark, Schweden, Norwegen. Kurs Nord eben. Zusammen mit seiner Frau Astrid zeichnete das Kielwasser einen Sommer lang eine große „skandinavische Acht“ in die Ostsee.

Wilfried Erdmann
Die skandinavische Acht • Segeln mit Kathena X
272 Seiten, 65 Fotos, Format 14,2 x 22 cm
€ 22,90 [D] • ISBN 978-3-7688-3319-6

DELIUS KLASING

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Rückblickend auf die Saison 2011 hat das Regattageschehen in unserer Vereinigung doch für viel Diskussionsstoff gesorgt. Da sind die Entwicklungen der Teilnehmerzahlen, die Terminierungen und Abstände der Regatten zueinander sowie die Zukunft von Besten- und Anfängertraining zu nennen. Hinzu kamen Themen wie die Messepräsenz der DFV, Werbeaktionen für das Folkeboot und einige Themen mehr. Wenig zu hören war aus dem Fahrtenbereich. Hier war entweder alles klar oder, was ich mehr vermute, diese Zielgruppe ist in der DFV noch unterrepräsentiert.

Die in der DFV stattfindenden Diskussionen empfinde ich als gut und wichtig. Zeigen sie mir doch, dass die DFV lebt und sich für Veränderungen öffnet. Nur den optimalen „Königsweg“ zu guten, tragfähigen Lösungen, den haben wir in einzelnen Themen noch nicht gefunden. Ich habe daher die Flottenobleute gebeten, Vorschläge zu Lösungsansätzen zu machen. Aus der Vielzahl von Stellungnahmen werde ich euch zur JHV in Hamburg am 19.11.11 einen Versuch einer Synopse, einer Zusammenfassung unterbreiten. An dieser „Leitlinie“ wollen wir dann zusammen möglichst zahlreich und zielführend weiter diskutieren. Ziel ist es, ein Konzept für die nächsten Jahre zu entwickeln, dass wir geschlossen unterstützen und in den Flotten umsetzen können. Aber selbstverständlich könnt ihr auch noch weitere Themen vorschlagen, bzw. Anträge stellen. Wenn ihr diese mir vorher zuschickt, wäre das für meine Vorbereitungen der JHV am besten.

Bewusst haben wir in diesem Jahr Hamburg als Ort für die JHV gewählt. Es dürfte für alle gut erreichbar sein, sodass ihr euch an den Themen des „Zukunftskonzeptes der DFV“ möglichst zahlreich beteiligen könnt. Vorschlag: Wenn Hamburg ein ‚idealer‘ Ort für die JHV ist, sollten wir dann da nicht in jedem Jahr tagen?

Ich freue mich, euch in Hamburg begrüßen zu dürfen und dann auch mal richtig zu feiern.

Johannes Thaysen

Fritz Lübbes Nähkästchen

Die Kampfdrohne Alpha Jet versenkt fast ein Folke

Es war ein schöner Spätsommertag als wir, G 521 und 353, auf dem Weg nach Eckernförde waren, querab die Funkmasten von Stohl. Fast keine Wolke am Himmel, leichter Wind aus Ost 2-3 Bf. Von Achtern hörten wir Düsenjägergeräusche, nicht sehr hoch. Als ich hoch sah, glaubte ich, es hätte sich was unter der Tragfläche gelöst, und tatsächlich kam ein torpedoähnlicher Körper auf uns zugeflogen. Gut 20 Meter über unseren Köpfen flog das Ding hinweg, schlug etwa 50 Meter vor uns in die Ostsee ein, verschwand, und tauchte plötzlich wieder auf. Das Leitwerk lag oberhalb der Wasserfläche, jede Menge Drähte waren zu sehen. Meine erste Reaktion war: „Das Teil nehmen wir bis Eckernförde in Schlepp und übergeben es dort der Marine.“ Doch Hans, der Eigner, hatte schwerste Bedenken, auch Stephan vom 353 sah sich das Ding an und meinte, „Wer weiß, was da noch drin ist und wenn es plötzlich explodiert?!“ Also lieber nicht und ein wenig Schiss hatten wir auch.

Nun, in Eckernförde machte ich an der Wache die Meldung, aber der halbzivile Wachdienst wusste damit nichts anzufangen. Doch Günter, mein oft mitsegelnder Nachbar, Mechaniker auf einem Hubschrauber der SAR in Kiel, benachrichtigte sofort die Leitzentrale und gab unsere Positionsangabe weiter. Noch in der Nacht hat man nach diesem Ding gesucht und es sogar gefunden. Es war eine Übungs- und Schießdrohne, die Flugzeuge beim Übungsschießen hinter sich herziehen. Der Flieger kam vom Schießplatz Todendorf.

Gut 2 Meter lang und mit einer Stahlspitze versehen hätte es uns auf jeden Fall versenkt. Was wir nicht wussten: Für die Bergung hätten wir 50 Mark bekommen! Nach einigen Tagen meldete sich ein Oberleutnant bei mir und entschuldigte sich mehrfach. Er hatte die Drohne auch fliegen sehen, hat sie verfolgt und war froh uns nicht getroffen zu haben. Die Erklärung: Beim Einholen hatte sich die Drohne vom Schleppseil gelöst. Als kleine Entschädigung würde er uns ein Trostgeschenk zukommen lassen. Auf dem Dienstweg trudelten dann eine Flasche Whisky und eine Tüte Gebäck mit einem netten Anschreiben ein.

Die Überfahrt

von Sönke Asta Durst, Hasta la Vista GER 564

Am Donnerstag vor dem Goldpokal checke ich noch einmal die Wetterberichte im Internet: NW, gut Druck, Welle vor dem Fehmarn Sund max. 1,5m. NW wäre ja gut zum Durchrutschen in einem Gang von Laboe bis Travemünde

Letzte Mail von Catha: „Euch einen guten Glitsch. Das ganze hatte ich letzte Woche Mittwoch auf dem Rückweg von Avernakö nach Ecktown. 10 Std. bei z.T. 8 Bft. und zwei Meter Welle, weil die Sch.... ja auch noch aus NO kam. Bleibt heil, lasst alles heil und freut Euch, dass es wenigstens ein schneller Ritt wird. :-), Catha“.

OK, es macht sich ein etwas flaues Gefühl in der Magengegend breit, dass ich aber meiner Frau gegenüber nicht ausspreche. Die fragt sich ohnehin, ob das nun wirklich Sinn macht, sein Boot auf eigenem Kiel bei diesem Wetter nach Travemünde zu überführen.

Nun ja, ich habe mich entschieden und will rechtzeitig in Travemünde sein und es ist in den nächsten Tagen keine Wetterbesserung in Sicht.

Mein Freund Michael ist ja auch noch mit von der Partie. Das hatte er sich aber ganz anders vorgestellt, spätestens als ihm in Höhe Todendorf nach dem „Genuss“ meines mit Liebe aufgebrühten Kaffees sein Frühstück aus seiner oberen Körperöffnung abhanden kam. Aber zum Glück hatte ich ihn an Bord, denn die Wellen wurden zunehmend höher und der Wind nahm zu. Wir feuerten mit der Hasta la Vista förmlich durchs Schießgebiet. Das Steuern war recht stressig trotz des langen Kiels. Eine kleine Unachtsamkeit, die Welle falsch angesteuert, der Bug geht nach Luv weg, starke Krängung, der Baum haut ins Wasser und zwei kräftige Ladungen schwappen von Lee ins Cockpit. Michael reagiert sofort und pumpt bei flatternden Segeln was das Zeug hält. Zum Glück hatte ich im Winter die Pumpmembran ausgewechselt. Dann habe ich Michael nach kurzer Absprache zum Mast geschickt und wir haben das Groß zügig geborgen. Fock dicht, abfallen und vorm Wind ablaufen, Durchatmen, Aufklaren. Ich bedanke mich bei Michi für seinen tollen Job. Doch die Wellen sind geblieben. In regelmäßigen Abständen von ca. 10 Minuten muss Michael an die Pumpe, denn die Wellen werden gemein steil, sodass sie teilweise von Luv einsteigen. Wir haben schon lange keine trockenen Klamotten mehr am Leib. Das wäre das richte Trockenanzugwetter fürs Folke.

Wir surfen trotz der geringen Segelfläche die Welle hinunter während zwei Dickschiffe versuchen, nach Heiligenhafen zu laufen und zwei Kümos sich langsam ihren Weg gegen den Wind und den Strom bahnen.

Wir werden förmlich unter der Fehmarn Sund Brücke durchgespült und ich hoffe auf die Landabdeckung auf der Leeseite. Doch der Wind hat an seiner Stärke nicht eingebüßt und peitscht auf das Wasser. Er hat leicht rückgedreht, sodass wir uns nun nur mit der Fock auf verlorenem Posten befinden. Also Groß wieder hoch. Ich gehe nach vorn, bloß nicht abrutschen, dann ist es vorbei: Groß ¼ hoch, schon aus der Nut gegangen, wieder runter, nochmal hoch, das Schlagen der Segel tut mir der Seele weh, es ist oben. Das auch noch: Einige Stagreiter der Fock sind aufgesprungen, also runter damit. Ich bin um Jahre gealtert und schicke insgeheim ein Stoßgebet los, als ich meinen Job erfolgreich beendet habe und wieder im Cockpit sitze. Mir schießen die besorgten Worte meiner Frau durch den Kopf. Macht das Sinn? Klare Antwort: Nein! Doch wir sind noch nicht da und können uns nicht einfach aus dieser Situation wegbeamen. Also Zähne zusammenbeißen, die aufgrund der Kälte schon ihre Eigendynamik entwickelt haben und bei mir unaufhörlich klappern.

Wir laufen nur unter Groß weiter. Hinter dem schwarzen Grund kommen die Wellen genau von vorn, doch wir können mit einem raumen Amwindkurs das Maritim ansteuern. Michael ist völlig alle und legt sich unter Deck auf die blanke Leekoje zum Pennen. Für mich ein Rätsel, denn teilweise knallt der Bug scheppernd in die steilen Wellentäler. Das Maritim will und will nicht größer werden. Wir sehen auch nur noch einen weiteren Segler auf dem Wasser.

Dann doch, die Hafeneinfahrt wird sichtbar. Michael hat sich wieder im Cockpit eingefunden und ich freue mich auf irgendeine freie Box, raus aus den nassen Klamotten zu kommen, auf eine heiße Dusche und etwas zu Beißen. In der Box habe ich erstmal Lebenszeichen an meine Frau gesendet, ich war froh diesen Höllenritt mit Michi überlebt zu haben. „Das muss ich nicht noch einmal haben!“ habe ich gedacht.

All unsere Wünsche wurden dann also doch noch erhört. Als es zum Schlafen ging, bemerkte ich, dass ich nur eine Matratze mitgenommen hatte. Ich schlief dann auch auf den blanken Kojenbrettern wie ein Murmeltier.

Die Wettfahrten

von Bernd Ehler, Hasta la Vista GER 564

Stefan Schneider, Günter Dörband und Frank Thieme haben überzeugend gewonnen. Sie waren immer im Bild, wussten auf alle Windbedingungen und Änderungen eine Antwort. Mit guter Übersicht und Geschwindigkeit leisteten sie sich keine Ausrutscher und haben sehr verdient mit einem Tag Reserve gewonnen, sodass sie am letzten Tag nicht mehr antreten mussten. Glückwunsch!

Aber zurück in der Zeit, so haben wir den Goldpokal erlebt.

Asta, alias Sönke Durst, hatte einigen Aufwand zur Vorbereitung getrieben. Er hatte sich einen neuen Alumast besorgt, eingetrimmt und in einem Speedtraining gemeinsam mit der Rennschnecke in Eckernförde optimiert. Nicht nur in Bezug auf den Masttrimm saßen wir auf einem perfekt vorbereiteten Boot: Das Unterwasserschiff war makellos, die Segel neu und das laufende Gut auf Mindestmaße verschlankt. Asta geht angenehm sorgfältig mit seinem Material um, er pflegt eine gute Seemannschaft und beim Vorbereiten und Aufklaren wird alles sehr sorgsam behandelt. Das färbt auf das Team ab und sorgt für eine gute Grundstimmung.

Weil wir noch nicht zusammen trainiert hatten, sollte uns für die bevorstehenden Wettfahrten unsere Segel- und Regattaerfahrung als Handwerkszeug ausreichen, um die Regatten zu genießen und um selbst zufrieden zu sein mit dem Gezeigten. Ja, und Spaß machen sollte es auch.

Ich, Schädi, alias Bernd Ehler, war jetzt schon die zweite Saison als Mittelmann bei Asta an Bord. Meine eigene Charlotte genießt zwischenzeitlich ihr Dasein als Fahrtenboot mit Kescher, Polster, Außenborder, einem alten Satz Segel von Diamond (sic) angeschlagen und kaum mehr sichtbarer Wasserlinie. Ich freute mich auf meine Rolle als Mittelmann, aufs Beobachten, Strategien finden und Entscheidungen treffen. Allgemein als Taktik bekannt.

Zur Komplettierung holten wir Catha, alias Catharina Friedrichs, ins Boot, erfahrene Trimmerin, mindestens ebenso sorgfältige Seemannschaftlerin. Catha und Asta haben spontan und ohne vorher zusammen auf einem Boot gesessen zu haben das Speedbuilding wunderbar hinbekommen.

Catha lehnt zwar grundsätzlich jegliche Verantwortung dafür ab, aber dennoch bewirkt sie immer gute Stimmung an Bord. Ihr Lachen habt ihr ja alle auf der Bahn gehört.

Wir sind am ersten Tag gleich ganz früh rausgefahren und haben, neben ein paar Wenden zum Warmwerden, unsere Hausaufgaben gemacht: Wir haben den Strom an der Regattatonne auf dem Brodtener Steinriff gemessen, dann am Strand vor Niendorf und noch am Strand vor Scharbeutz. Dabei die Winddreher beobachtet, die hauptsächlich durch unterschiedlichen Strom zustande kamen.

Und: „Aha, wir müssen die rechte Seite der Kreuz nehmen." Dann liegt die Linie auch noch so, dass ein Start am Schiff nicht schaden würde, also los, Start direkt am Schiff, gleich rechts raus und dann: Goldpokal, erstes Rennen, noch ein kleiner Rechtsdreher. Auf der halben Kreuz sind wir ganz weit vor und an der Luvtonne Erster. Adrenalin und Spaß pur. Unser Plan ist also aufgegangen.

Wir sind schnell, Astas Vorbereitungen zahlen sich aus, das Speedbuilding klappt. Wir können uns also fortan darauf verlassen, dass wir, freien Wind vorausgesetzt, überall mitspielen können. Unsere Grundeinstellung bevorteilt allerdings, wie wir schon im ersten

Die Sieger. Die liegende Positionierung auf dem Seitendeck wird bei uns an Bord „Der Seehund" genannt.

Rennen merken, den Amwindkurs gegenüber dem Vorwinder etwas zu viel. Wir haben eine deutlich und schmerzhaft spürbare Schwäche bei nachlassendem Wind vorm Wind. Die soll uns am Ende der Serie noch ein paar Plätze kosten.

Unsere Strategie ist, immer dort zu starten, wo wir die erste Wende frei setzen können, um unseren Plan für die Startkreuz umzusetzen. Dem vertrauen wir und meist geht er auf. Wenn nicht, liegt es an uns. Unsere Schwächen sind die Übersicht bei wenig Wind, einige misslungene Starts und z.B. die eine Layline am zweiten Tag: Die rechte Seite ist so viel besser, dass ich nur im Fokus habe, den anderen keinen Vorteil durch zu frühes Wenden zu überlassen. Dabei verpasse ich den Absprung. „Da komme ich von der Nordseeküste und bin nicht in der Lage eine Layline bei Mitstrom anzusagen, ich Döspaddel." ärgere ich mich.

Das Besondere und Schöne an diesen Wettfahrten waren die Bedingungen auf der Bahn. Nicht einfach pendelnder Wind mittlerer Stärke, nicht einfach diese oder die andere Seite, nicht einfach Pin-End 15 Grad vor und, wer das gewinnt, ist an der ersten Luvtonne vorn. Nee, die Linie lag neutral, manchmal war sogar das Schiff bevorteilt. Unsere üblichen Tonnenstarter lagen diesmal nicht immer richtig. Dazu Strom, der sich im Kreis drehte, an der Luvtonne anders stand als am Start, zwar nicht stark aber ausreichend für interessante Effekte.

Vielleicht ging bei uns nicht viel mehr, als was wir gezeigt haben. Zwischendurch waren wir zweiter. Aber hätten wir gewinnen können? Ich zumindest war darauf nicht vorbereitet, wollte einfach nur das Beste zeigen und es genießen. Im Nachhinein habe ich bemerkt, dass wir Stefan Schneider am letzten Tag noch zum Segeln hätten zwingen können, wenn wir am vorletzten Tag halbwegs vorn gelandet wären. Aber an den letzten beiden Tagen konnten wir nicht mehr mithalten, dieses Mal nicht!

Wir sind Fünfter des Goldpokals, was für ein Ergebnis!

Das Soziale und mehr

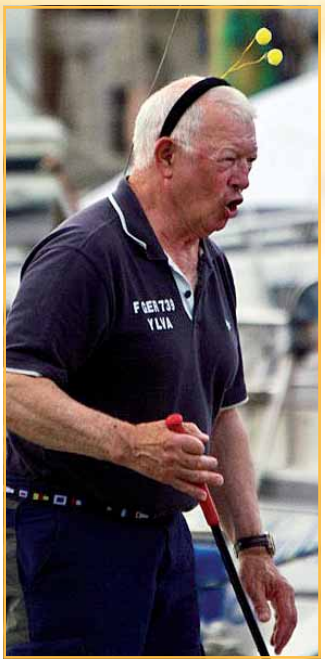
von Catharina Friedrichs, Hasta la Vista GER 564

Das Soziale hat einigen von uns in dieser Woche ebenso viel abverlangt wie das Segeln. Dank Heinos gründlicher Vorbereitung war sicher für jeden mal etwas dabei. Für die meisten mehr als einmal.

Angefangen mit dem festlichen Auftakt auf der „Passat“, den mehr als willkommenen Fischbrötchen am Steg nach einem 12-Stunden-Tag auf der Bahn am Montag, über einen geselligen Grillabend in Travemünde, die Party mit Riesentombola in der Bootshalle bis hin zum „kleinen Finale“ am Donnerstag, als der Nationen-Cup von einigen unermüdlichen Teams ausgepaddelt wurde. Was für ein Anblick, die Schweden folkloristisch mit Elchgeweihen, die Dänen stylish, und das siegreiche Team „Brylva“ mit merkwürdigen Fühlern auf dem Kopf. Letztere waren sicher weniger ausschlaggebend für den Erfolg als vielmehr die gute Vorbereitung (siehe auch oben) und der durchsetzungsstarke Schlagmann Dieter, der sein Team mit fester Stimme antrieb.

Das große Finale im Hotel Columbia litt am Freitag zwar etwas unter dem kalten Wind, aber der Rahmen war toll und die Siegerehrung auf der Bühne festlich.

Abgerundet wurde Bild von reichlich Stegbier jeden Tag. Kritische Stimmen von den Ungeduldigen unter uns hätten sich wegen der Probleme mit der Zapfanlage zwar Flaschenbier gewünscht, die Schlauen unter uns aber haben schnell gemerkt, dass die sozialen Kontakte beim Anstehen für Bier nicht zu unterschätzen sind. Wann nimmt man sich sonst die Zeit, mit elchgeweihbehörnten Schweden zu palavern, selbst wenn sie „Ask Me!“ auf dem T-Shirt tragen? Eine interessante Beobachtung war, dass mancher notorische Tonnenstarter auch in der Bierschlange mit Steuerbordbug und ohne Anstehen vors „Feld“ gegrätscht ist. Macht sie, die Starter, nicht netter, aber die Netten tragen sie problemlos mit. Das Soziale überzeugt auch in dieser Hinsicht.



Wir haben uns mit allen in dieser Woche sehr wohlgefühlt, nicht zuletzt auch Dank der netten alten und neuen Kontakte. Astas Affinität zu Dänemark, gepaart mit Schädis alter Bekanntschaft mit Rune eröffnete dieses Mal den Horizont über die Grenze nach Norden und so begannen und beendeten wir die meisten Tage in dänischer Gesellschaft. Die Sprachprobleme waren überwindbar, ebenso wie die kulturellen :-)

Ein Däne ging am Abschiedsabend umher und bedankte sich bei den anderen Crews für „schönes und gutes Segeln“. Und genau das haben wir in dieser Woche erlebt, gutes und faires Segeln und eine schöne Zeit. Bleibt die Aussicht, euch auch im kommenden Jahr auf der Bahn zu treffen. Wenn Schädi dann auch den Siegeswillen im Gepäck hat, müssen die Berliner sich warm anziehen.

Schlagmann und Antreiber Dieter Kipcke (oben), Elche und Dänen in perfekter Farbabstimmung. Alle Bilder Bootswerft Schleswig.

Goldpokal-Statistik

von Heino Haase

Liebe Folkebootseglerinnen und -segler,
ich möchte euch zum Goldpokal in Travemünde eine kleine Nachbereitung in Form von Statistiken geben.

Regatta-Starts:
Es gab bei 6 Wettfahrten insgesamt nur 6 Fehlstarts. Davon gingen 4 nicht auf das Konto der Segler, sondern der Strom war Schuld.

Fairnis:
Es wurde sehr fair gesegelt. Während der gesamten Serie wurde nur ein Protest eingereicht und verhandelt!

Regattabahn:
Die Regattabahnen waren an allen Tagen vom Wettfahrtleiter Hans-Herbert Hoffmann perfekt ausgelegt, die Luvtonne wurde bei gravierenden Winddrehungen sofort entsprechend umgelegt.

Wetter:
Die „gefühlte" durchschnittliche Windstärke war 10/12 kn, bei SW bis NW und die Temperatur lag bei ca.18 Grad, 60 % der Zeit schien die Sonne.

Besatzung:
8 % der Mannschaften waren Frauen und in 2 Boote waren die Frauen in Überzahl.

Der älteste Steuerman war im 76. Lebensjahr, das jüngste Mannschaftsmitglied zählte 15 Jahre. Daraus könnte man einen Altersdurchschnitt von 45 Jahren errechnen, was „gefühlt" auch hinkommt.

Schäden:
Bei den geschätzten 3000 Begegnungen der Boote vor, während und nach den 6 Wettfahrten gab es nur sehr wenige Schäden. Leider gab es einen ernsthaften Personenschaden mit einem gebrochenen Unterarm. Zum Glück ohne Komplikationen.

Ergebnisse in Punkten:
Zählt man die ersegelten Punkte zusammen und dividiert diese durch die Teilnehmer, ergibt sich folgendes Bild:

DEN = 92 Punkte pro Boot
GER = 112
SWE = 160
USA = 170
GBR = 234 Punkte pro Boot.

Teilt man die deutschen Boote in Flotten auf, kommt folgendes Bild heraus:

Kiel	= 9 Boote	mit ∅ 84	Punkten 756	Gesamt
Berlin	= 9 Boote	93	837	
Eckernförde	= 1 Boot	95	95	
Schleswig	= 5 Boote	107	535	
Flensburg	= 2 Boote	173	246	
Lübeck	= 10 Boote	181	1810	
Möhnesee	= 1 Boot	182	182	
Baldeney See	= 5 Boote	194	970	
Hamburg	= 3 Boote	207	621	
Bodensee	= 1 Boot	244	244	

gerundet 5053 : 45 = 112 Punkte

Landaktivität:
Aus den Landaktivitäten, die die Flotte Lübeck angeboten hatte, sticht vor allen Dingen das Trinken von Freibier heraus:

Von Montag bis Donnerstag (Freitag war bierfrei) wurden unglaubliche 800 Liter Bier ausgeschenkt!!! (inkl. NFIA/Flottenabend und Sailors Beach Club) Auch hier waren die Dänen, aber auch die Schweden, besser als die Deutschen!!!

Zum Stegbier gab es 300 Fischfrikadellen. Außerdem an 3 Tagen insgesamt 450 gefüllte Brötchen.

An der historischen Stadtführung durch Lübeck nahmen 14 Seglerfrauen teil, und von der „AWNiemeier" aus beobachteten und fotografierten an den 5 Regattatagen ca. 40 Personen das Regattageschehen.

Beim NFIA/Flottenabend bewirteten die NFIA und die Flotte Lübeck ca. 200 Seglerinnen und -segler mit Essen und Getränken.

Die Tombolagewinne mit 200 Losen und 200 Gewinnen hatte einen Gesamtwert von ca. € 7500,–. Unsere 2 Losmädchen hatten die Lose auf der „Passat" beim Eröffnungsempfang in knapp 2 Stunden verkauft.

Wir haben bei der Eröffnungsfeier 61 Mannschaften mit 183 Poloshirts „eingekleidet".

Paddelregatta:
Diese Gaudi bei der 6 internationale Mannschaften mit jeweils 6 Paddlern und einem Steuermann/frau in Verkleidung auf 6 Folkebooten nach dem KO-System auf ca. 200 m um den Sieg paddelten, war der Spaßhöhepunkt des Goldpokal.

Eröffnungsempfang:
Der sehr schöne und stimmungsvolle Eröffnungsempfang auf der Viermastbark „Passat" war eine Geste der Hansestadt Lübeck an die Folkebootseglerinnen und -segler und wurde von der Stadt Lübeck ausgerichtet.

Preisverteilung:
Bei der Preisverteilung im 5 Sterne Hotel „Columbia" wurden 220 Personen mit einem anspruchsvollen Buffet, organisiert von der Travemünder Woche, kostenlos verwöhnt.

Sponsoren:
Dank unserer knapp 20 Sponsoren, die uns mit Geld und Sachspenden unterstützt haben, darunter auch Privatpersonen, konnten wir als kleine Flotte unser Landprogramm realisieren.

Organistionsteam:
Das Organistionsteam der Flotte bestand aus einem harten Kern von 7 Personen und weiteren 12 Helferinnen und Helfern. Die Vorbereitungen dauerten ca. 1 Jahr.

Fazit:
Natürlich kann man das Feedback der Segler nicht in einer Statistik ausdrücken. Es gab rundherum nur zufriedene Gesichter zu dem, was wir als Flotte auf die Beine gestellt haben. Es war unser Anliegen, den Seglerinnen und Seglern eine Segelwoche zum Wohlfühlen zu bieten.

Wir freuen uns, dass uns dieser Anspruch gelungen ist!

Wir danken unseren Sponsoren für ihre Unterstützung

awn · dp · Schweckner · Marine Pool · Yacht · Lindemann · 3M ESPE · Haase Segel · Brillenstudio · Pantaenius · Densply · Bauhaus Nautic · B Braun · Raiffeisenbank Travemünde eG

Yarmouth Folkboat Week 2011
Royal Solent Y.C., Yarmouth, I.o.W.

von Robert Granger, Übersetzung: Tim Winkler

Die 46. Folkboat Week, ausgerichtet vom Royal Solent Y.C. und gesponsert von Lymington Yacht Haven, zeigte eine Rekordanzahl von Folkebooten, die sich in der letzten Augustwoche im Hafen von Yarmouth zusammengefunden hatten. Das traditionelle Highlight der Folkeboot-Saison auf dem Solent dieses Jahr bewies seine Einzigartigkeit durch viele Gründe. Die Klassenvereinigung feierte ihren 50. Geburtstag. 46 Schiffe waren gemeldet, 35 davon in der Open (Nordic) Division, 11 in der Cruiser Division. Das Wetter machte es möglich, obwohl es wechselhaft war, ein komplettes Programm an Rennen abzuschließen – das war seit einigen Jahren nicht mehr passiert.

An Land wuchs die Beteilung an den abendlichen Veranstaltungen, was am Samstagabend mit 110 Mitgliedern und Gästen bewiesen wurde, die sich zum Preisverleihungs-Abendessen im Royal Solent Y.C. eingefunden hatten und später von der Vize-Vorsitzenden Christine Webster unterhalten wurden, die in Versen mit schonungslosem Witz die Schwächen und Fehler der ganzen Flotte kommentierte.

Auf See stachen zwei Schiffe an der Spitze der Open (Nordic) Division heraus. Stuart Watsons „Crackerjack“ und Jeremy Austins „Tak“ hatten den Großteil der Saison damit verbracht, um die Ehre im jeweiligen Club oder auf nationalem Level zu kämpfen, und in dieser Woche sollte sich daran nichts ändern. Das Montagsrennen verschlug die Flotten in den östlichen Solent. „Crackerjack“ und „Tak“ rundeten die erste Tonne gemeinsam, doch „Crackerjack“ hatte ein bisschen mehr Vorwind-Geschwindigkeit, um davon zu ziehen und die Führung zu übernehmen. Leider erfuhr Stuart später, dass er unabsichtlich eine Klassenregel verletzt hatte. Er wurde nach dem Zieldurchgang disqualifiziert. Bei den kürzeren beiden Dienstagsrennen teilten sich die beiden jeweils den ersten und zweiten Platz. Am Mittwoch fingen die Frauen und die Crews an, ihre Befehle den Steuerleuten zu geben.

Eine Veränderung in den Segelanweisungen, die in der Nacht zu Mittwoch geschah, ließ „Crackerjack“ von den ersten beiden der drei Donnerstagsrennen in Lee von Hurst Castle abgehaltenen Up und Down Wettfahrten zurücktreten, was „Tak“ das Recht gab, in dieser Nacht zu prahlen. Das bedeutete außerdem, dass mit nur noch einem erlaubten Streicher in der Regatta „Crackerjack“’s Chancen auf den Titel praktisch gleich Null waren.

Am Freitag fuhren die Schiffe in die Christchurch Bay, um dort das Christchurch Ledge Race auszutragen. Es herrschte Südwestwind, und „Tak“ löste sich vom Hauptfeld, um in Richtung Needles zu segeln. Das zahlte sich nicht aus, und sie rundete die Tonne in der Mitte der Flotte. „Crackerjack“ übernahm die Führung, und obwohl Chris Hills, der „Padfoot“ in seinem ersten Rennen in dieser Woche segelte, langsam seine Führung über den restlichen Kurs verkleinerte, reichte es nicht und „Crackerjack“ fuhr als Erster durch das Ziel. „Tak“ kämpfte sich gut zurück und beendete das Rennen als Dritter. Die beiden Finalrennen am Samstag gewannen „Crackerjack“ und „Padfoot“. Trotzdem ging der Gesamtsieg an Jeremy Austins „Tak“, der den dritten Platz als schlechtes Ergebnis streichen konnte.

Wenn auch nicht so ausgeprägt, gab es auch in der Cruiser-Abteilung einen Wettbewerb zwischen zwei Schiffen, beides Gäste aus dem östlichen Solent. Colin Eales, seine „Mistress“ segelnd, hatte einen Lauf von fünf Siegen in Folge zur Mitte der Woche, und das war genug, um dem Zweikampf mit Susan Rutters „Folkdance“, gesteuert von Lyn Evans, zu entgehen. Wie auch immer, Susan hatte ihren Erfolg am Mittwoch, als sie die Frauen- und Crewpreise Jenny Wilks auf der „Yo-Ho of Wight“ (FB1) wegschnappte. Mittwochabend kam Mike Martyn-Jones mit seinem gerade restaurierten Folkeboot „Sandmartyn“ aus Poole, der mit diesem Schiff nun das erste Mal seit Jahren wieder auf See war.

Beim letzten Abendessen dankte Klassenvereinigungsobmann Thomas Case dem Royal Solent Y.C. für die Woche und sprach Jeremy Willcock seine Anerkennung aus, der dieses Jahr eine Doppelrolle hatte – einerseits als Commodore des Clubs, andererseits als Wettfahrtleiter für die Regatta.

Ungewohnt für uns: Folkeboote mit Spinnaker. Das Revier des Solent sollte ihnen aber liegen, dort gewinnen Folkeboote, dann mit Seereling auch nach IRC. (Fotos Eddie Mays)

Oberseepokal der Nordischen Folkeboote, 6mR und Shark24 bei den Kressbronner Seglern e.V.

von Liane Willibald

Dreißig Yachten in drei Bootsklassen regattierten am ersten Septemberwochenende in der Kressbronner Bucht. Neben sechzehn Crews der Folkeboote waren noch sechs Crews der 6mR Yachten, und acht Crews der Shark24 vertreten.

Am Samstag wurde um 15:50 Uhr bei schwachem und drehendem Wind um ca. 4 – 5 kn zur ersten Wettfahrt gestartet. Die zweite Wettfahrt folgte im Anschluss, um 17:40 Uhr bei 5 kn Wind. Bei den Folkebooten zeichnete sich schon ab, wer um die vorderen Plätze kämpfte, nämlich Peter Häusler auf Sisu YCRa und Rainer Willibald auf Hippo YCG.

Am Sonntag konnte Peter Häusler mit der 3. Wettfahrt, gestartet um 12:36 Uhr, bei auffrischenden 5 – 6 kn Wind souverän den 1. Platz ersegeln. In der 6m-R-Klasse siegte die Schweizer Yacht Mecara mit Skipper Reinhard Suhner. Den ersten Platz bei den Shark24-Booten holte sich Hai Light mit Horst Rudorffer (Mittelrhein).

Wettfahrtleiter Jürgen Graf vom YC Langenargen leitete souverän, unterstützt vom Regattaleiter Andreas Duelli und Team. Fairness und kameradschaftlicher Umgang bestimmte die Regatten, es gab keine Proteste.

Ergebnis bei den Folkebooten im ersten Drittel:

1. Platz: Peter Häusler, Gerhard Wohlbold, Hilde Scherbaum YCRa; 3 Punkte
2. Platz: Rainer Willibald, Liane Willibald, Thomas Schleicher YCG; 7 Punkte
3. Platz: Martin Graf, Christian Stocker, Christoph Ludwig YCRa; 12 Punkte
4. Platz: Rolf Huber, Christoph Huber KYC; 14 Punkte
5. Platz: Gerhard Kunze, Uli Ober SVPK; 15 Punkte

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT–MØLLER

NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

1946–2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

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

Auf einem Tümpel?

von Klaus Kahl

Auf der Jahreshauptversammlung der DFV wurde im Jahr 2007 beschlossen, die DM 2011 auf dem Möhnesee auszutragen. Das kam bisher noch nie in Frage. Galt doch dieser See als „Tümpel“ und somit nicht meisterschaftswürdig. Von der Größe her ist der See lediglich etwas kleiner als die Große Breite auf der Schlei oder der Wannsee in Berlin. Zudem kann es auch windarme Tage geben (auf der Schlei und auch auf dem Wannsee wurden jedoch schon öfter Meisterschaften ausgerichtet und der Wind trat auch nicht immer wie gewünscht in Erscheinung.).

Sehr konzentrierte Deutsche Meister. (Peter Dahm)

Nun galt es den gefassten Beschluss der damaligen JHV in die Tat umzusetzen. Und die Mädels und Jungs vom Möhnesee legten sich kräftig ins Zeug. Es wurden Sponsoren gesucht und gefunden. Ohne Moos ist ja nichts los, und so stand auf dem Werbebanner später der Name: „Max Moritz“ wonach die Meisterschaft ihren Namen erhielt „VW Amarok Cup 2011“. Weitere Sponsoren sind zu finden unter: http://www.dm-2011.de/sponsoren.html Und es gab noch mehr edle Spender, die dort namentlich nicht erwähnt wurden, aber für reichlich Einlaufbier sorgten. So taten dies: Christian Goecke – Kiki – und Michael Hundrup – Dongfang.

Wer so eine Meisterschaft schon einmal ausrichtet hat, weiß wie viel Arbeit das macht. So bildete sich ein sehr engagiertes Organisationsteam. Doch da der See auch Kritiker hatte und hat, galt es auch dort Überzeugungsarbeit zu leisten. Na Danke – hat das Orga-Team nicht schon genug zu tun!? Es ist wohl nicht jedem bekannt, dass dort auf dem See Namen wie Christian Paschen und Joachim Hellmich beheimatet sind. In der Beneteau 25 wurden diese beiden mit weiteren Crewmitgliedern Weltmeister in ihrer Klasse. Joachim Hellmich ist zudem der Bundestrainer der Starboote und der Präsident des Heinz Nixdorf Vereins. „Jockel“ ist auch an der Küste aktiv und besuchte den Schlei Segel Club. Anfang Juli wurde er mit seiner charmanten Frau und seinem roten Folkeboot „Tomate“ im SSC begrüßt. Die Starboote trugen im Mai 2011 mit 30 Booten auf dem Möhnesee ihre District-Meisterschaft aus. Dabei waren auch Olympiateilnehmer und Weltmeister zu finden! So habe ich mit mehreren dieser Teilnehmer gesprochen – Mensch hatten auch die dort einen riesen Spaß.

Der Termin der DM wurde Mitte Juli gewählt, da dann am Stausee noch genügend Wasser und auch Wind sein sollte. Unter den 26 Meldungen waren auch drei aus Schleswig dabei. Auf dem Wasser wurden dann außer mir noch Johannes Thaysen und Michael Kuke gesichtet. Zudem kamen Teilnehmer aus anderen deutschen Flotten, so auch der amtierende Vizeweltmeister Stefan Schneider aus Berlin. Es wurden an fünf Tagen neun spannende Wettfahrten bei unterschiedlichsten Wind- und Wetterbedingungen gesegelt. Die Wettfahrtleitung legte saubere Bahnen aus und gab präzise Signale. Petrus sorgte für reichlich Sonne, leichte bis sehr starke Winde mit reichlichen Drehern und an einem Tag für einige Stunden Regen. Doch im Hafen angekommen war alles wieder trocken.

Bereits Monate voraus wurden im SSC Pläne geschmiedet wie Michael Kuke und ich an der Meisterschaft teilnehmen könnten. Der Clubkamerad Alf Kiesel war beruflich verhindert, stellte aber sein Folkeboot „FG 706“ zur Verfügung. Der ehemalige Vizepräsident des DSV, Emil Steinke, brachte das Boot von Schleswig zum Möhnesee und später auch zurück. Doch es ist ja ein Drei-Mann-Kielboot und auch so in der Ausschreibung gefordert. Nun galt es noch ein weiteres Crewmitglied zu finden. So streckte ich meine Fühler zum Möhnesee aus. Ein ehemaliges Vorstandsmitglied der DFV, Michael Hundrup, war glücklicherweise nicht in seinem Unternehmen in China tätig und hatte „Zeit“. So sagte er zu und die Meldung zur DM konnte abgegeben werden. Als begnadeter Steuermann legte Michael Kuke immer einwandfreie Starts hin. Ebenso wurden taktisch gute Entscheidungen getroffen. Bis zum Schluss war es total spannend. Wurden doch noch auf der letzten Zielkreuz mehrere Boote eingesammelt. Schlussendlich reichte es in der Gesamtplatzierung für einen guten dritten Platz! Wir sind happy.

Es musste nie mit „black flag“ gestartet werden. Ebenso wurden keine Proteste verhandelt, auch wenn es so manche „knifflige“ Situation gab. Wir konnten uns nicht nur über schöne Regatten erfreuen, sondern auch über die nette Gastfreundschaft und viele ansprechende Preise.

Schade, dass die Meldezahl etwas bescheiden ausfiel. Das hat diese Veranstaltung nicht verdient! Müssen wir uns nicht alle auf veränderte Bedingungen einstellen? Veränderungen in der Arbeitswelt und auch demographische Entwicklungen sollten uns zum kritischen Überdenken der gewohnten Verhaltens- und Denkweise bewegen – auch im Segelsport. So hat diese Meisterschaft gezeigt, dass auch die Folkeboote auf dem Möhnesee diese dort praktizieren können. Und wer die oberen Zeilen aufmerksam gelesen hat, auch zu fairen Bedingungen! Zur Sportlichkeit gehört nicht nur der reine Leistungsaspekt. Fairness, Respekt und Wertschätzung der Gegner sind mindestens ebenso wichtig. Auf vielen Regatten und auch in den anderen Klassen sind die Meldezahlen rückläufig. So sind wir auf jeden Aktiven angewiesen. Die Seglerinnen und Segler vom Möhnesee gehören zu uns – verhalten wir uns doch entsprechend!

So bin ich äußerst dankbar, allen die an der Organisation dieser Meisterschaft mitgewirkt haben. Es wurde eine edle Veranstaltung.

Eine großartige Veranstaltung auf dem kleinsten Revier der deutschen Folkebootflotten!

von Rainer Hasselmann, F-GER 859

Zwei Wochen vor Meldeschluss werfe ich einen Blick auf die Internetseite www.dm-2011.de. Oh Graus, noch lange nicht genügend Meldungen für eine Deutsche Meisterschaft. Ob das wohl was wird? Ein Anruf bei Kiki hilft auch nicht weiter, der Yachtclub Möhnesee macht sich wohl ernsthaft Sorgen. Willi Sürth als Chef-organisator der DM wirkt noch optimistisch, also melden auch wir, das Hotel hatten wir ja schon lange reserviert.

Mit Ach und Krach kommen bis zum Meldeschluss die erforderlichen 25 Meldungen zusammen, ein Blick auf die Liste macht nachdenklich. Keine Meldung aus Flensburg, eine von der Schlei, keine aus Eckernförde, eine Meldung aus Kiel und ebenfalls keine Meldung aus Lübeck (vom Wuppertaler Manfred Brändle mal abgesehen). Stärker vertreten sind die Flotten Bodensee, Berlin und Baldeneysee – wobei ich insbesondere bei den letztgenannten Flotten eine noch bessere Präsenz erwartet hätte. Aus der Ranglisten-Spitze ist kaum einer da, die „Besten" segeln wohl nur an der Küste. Von diesen Segelkameraden hätte ich mir mehr Solidarität erhofft!

Wie mag wohl das Kranen und Slippen auf dem engen Vereinsgelände funktionieren? Wie wird die Vermessung laufen? Was ist mit dem „Sozialen" und wird es an der Möhne überhaupt Wind geben? Alles Fragen, die mich kurz vor der Fahrt zum DM-Revier beschäftigten.

Am Samstagmorgen fuhren wir den Yachtclub Möhnesee an und wurden schon auf der Straße von freundlichen Helfern auf den Parkplatz eingewiesen. Wir sollten den Trailer abhängen und das Boot erst unter dem Kran in Empfang nehmen. Und so ging es weiter. Die Organisation hätte besser kaum sein können, vom ersten bis zum letzten Tag bot man uns ein „Rundum-Sorglos-Paket". Viele Dinge, um die sich die Crews sonst selbst kümmern mussten, wurden vom hochmotivierten Organisationsteam erledigt. Der Service reichte vom Trailer-Wegbringen, Segel zum Ändern oder Reparieren Bringen, übers Arzttermine Organisieren bis zum wohlorganisierten Auskranen nach der Meisterschaft, ausnahmsweise sehr schnell, ohne Streitereien und in völlig gelöster Atmosphäre. Auch die ungeliebte Kontrollvermessung ging sehr schnell, fair und ohne große Debatten über die Bühne; Wartezeiten wie bei anderen Veranstaltungen waren Fehlanzeige.

Gespannte Startvorbereitung. (Peter Dahm)

Und wie sah es sportlich aus?

Schon bei der Eröffnungsfeier in der Bootshalle des Yachtclub Möhnesees gab uns Willi Sürth zu verstehen, dass er für alles – außer den Wind – gesorgt hätte. Die Wetterprognose versprach für Montag und Dienstag eher Flaute und sollte leider recht behalten. Am Montag schickte uns der Wettfahrtleiter Volker Griebenow erst gar nicht aus dem Hafen. Der von der Flotte Bodensee mitgebrachte Prosecco und ein kaltes Stegbier versöhnten jedoch alle ganz schnell; ohne Wind gibt es halt wesentlich mehr Zeit für das „Soziale".

Am Dienstag dann endlich eine – wenn auch flautenmäßig eher verkorkste – Wettfahrt, die wir für uns entscheiden konnten. Viele Segler, auch wir, waren der Meinung, dass dieses Rennen besser

Sieht so ein Tümpel aus? (Franz-Josef Schröder, Kiki)

abgeschossen worden wäre. Abends der Flottenabend im benachbarten Café Solo mit gutem Buffet. Es war ein schöner und vor allem mit 31° Celsius auch recht heißer Tag.

Mittwoch brachten wir drei ordentliche Wettfahrten zustande, in denen sich schon ganz zu Anfang der Meisterschaft zeigte, wer wohl die Nase am Ende vorn haben könnte. Mit drei ersten Plätzen ging Stefan Schneider aus Berlin schon sehr deutlich in Führung. Ebenfalls sehr stark dabei waren Mike Kuke, Andreas Blank und Sabine Knegendorf. Wie schon am Vortag gab es neben dem Stegbier auch Sachpreise für die Tagessieger und Erinnerungspreise für alle Teilnehmer in Form wertiger Kristallgläser mit dem DM-Logo. Wir älteren Herrn vom Baldeneysee gingen abends mit dem Wunsch zu Bett, dass uns Petrus am nächsten Tag den versprochenen Starkwind bringen möge, den Windfinder schon prophezeite.

Tatsächlich, am Donnerstagmorgen bogen sich vor dem Hotelfenster die Laubbäume. Also ein Brötchen mehr gefrühstückt und ab zum See. Wir mochten kaum unseren Augen trauen, es gab tatsächlich schon am frühen Morgen – und das auch noch in einer geschützten Ecke – Schaumkronen auf dem gestern noch eher müden See.

Routiniert wurden drei Wettfahrten über je vier Runden, mit einer ausreichend langen Startlinie und ohne unnötige Pausen, durchgezogen. Über den Tag nahm der Wind immer weiter zu. Während es morgens noch vier, in Böen sechs Beaufort waren, ging es ab Mittag wirklich zur Sache. Böen mit bis zu 36 Knoten machten das Segeln auf der Möhne zu einem Erlebnis der besonderen Art. Mit zwei ersten und einem zweiten Platz an diesem Tag konnten wir unseren Abstand nach vorn deutlich reduzieren. Leider segelte die Konkurrenz trotzdem konstant gut, sodass der Sieger schon fast feststand.

Der starke Wind forderte bei vielen Mannschaften Tribut an Mensch und Material. Zerrissene Segel, gebrochene Fockbäume und herausgerissene Lümmelbeschläge gehörten zur „Trophäenliste“ an diesem Abend. Wieder bewährte sich die Hilfsbereitschaft des Orgateams, mit Ausnahme von Svend Krumnacker konnten alle am letzten Tag wieder starten.

Auch am Freitag gab es noch einmal sehr anspruchsvolle Verhältnisse. Wind zwischen drei und fünf Beaufort, diesmal jedoch mit binnentypischen Drehern, die nochmals die volle Aufmerksamkeit forderten. Nach dem neunten Rennen kam es zu folgender Bilanz:

1. GER 764	Stefan Schneider	Berlin	21 Pkt.
2. GER 645	Andreas Blank	Berlin	26 Pkt.
3. GER 706	Mike Kuke	Schlei	31 Pkt.
4. GER 902	Sabine Knegendorf	Berlin	37 Pkt.
5. GER 859	Rainer Hasselmann	Essen	38 Pkt.

Proteste gab es übrigens keinen einzigen, Rammings waren selten und verliefen alle relativ glimpflich.

Die Meisterschaftsfeier nebst Preisverleihung fand auf dem Katamaran der Möhneseeschiffahrt statt und bot eine ganz besondere Atmosphäre. Bei strahlendem Sonnenschein und leichtem Wind fuhren wir mit Standgas ganz betulich über den gestern noch aufgewühlten See in die Abendsonne.

Dazu gab es ein exzellentes Buffet, welches im Startgeld inbegriffen war und Getränke zu absolut humanen Preisen. Als der Dampfer um 22:30 Uhr wieder an der Anlegestelle festmachte, stand dort schon ein Shuttleservice des Hauptsponsors VW Nutzfahrzeuge bereit, der die schon müden Krieger kostenlos nach Hause bzw. in die Hotels brachte. Der Rest feierte noch bis 01:00 Uhr weiter.

Als wir am Samstag nach Travemünde fuhren, war für uns klar, dass wir in jedem Fall wieder zu einer DM an die Möhne fahren würden. Allen Unkenrufen zum Trotz, wegen der unglaublichen Gastfreundschaft und Motivation der gesamten Flotte Möhnesee, wegen der Fairness auf der Bahn und nicht zuletzt auch wegen einem absolut folketauglichen Meisterschaftsrevier, das es – trotz niedrigen Wasserstandes – durchaus mit anderen Binnenrevieren aufnehmen kann.

Ein herzliches Dankeschön an den Yachtclub Möhnesee, an Willi Sürth und sein Team, das diese Woche zu einem für uns und wohl auch alle Teilnehmer wirklich tollen Ereignis gemacht hat.

Es bleibt zu wünschen und zu hoffen, dass die Kollegen der Küstenflotten bei der nächsten DM nicht mit Abwesenheit durch Vorurteile, sondern mit Leistung auf sich aufmerksam machen.

Deutsche Meisterschaft auf dem Möhnesee auch landschaftlich reizvoll. (Svend Krumnacker rechts, Peter Dahm oben)

Dönekes aus dem Regattabüro

von Corinna Aust und Friederike Plattfaut

Anreise / Kranen / Einchecken

Einräumen, Einrichten des Regattabüros steht an. Das hatte ich noch nicht, weiß eigentlich nicht, was bzw. wer da so auf mich zukommt.

Kisten und Kartons werden hereingeschleppt. Jeder will sich mit einrichten, seine Sachen unterbringen, die eventuell irgendwann im Laufe dieser Woche vielleicht relevant sein könnten. Da geht mir der Song durch den Kopf: „Bin ich denn ein Hotel oder bin ich etwa 'ne Bank ...". Noch weiß ich nicht, worin eigentlich meine Aufgaben bestehen. Also habe ich vorgesorgt: Liebe geht durch den Magen mit Haribo Colorado und Cocktail-Tomaten. So sollte für jeden etwas dabei sein.

Die Anweisungen des Wettfahrtleiters, meines Chefs für eine Woche, „Du bist die Chefin, du hast das Sagen und darfst alle rausschmeißen, die dich bei der Arbeit stören!", setze ich gleich um: Er darf gehen.

Endlich treffen die ersten Gäste mit ihren Trailern ein. Hauptsache heile werden sie auf unserem Club-Parkplatz von Willi und Erich in Empfang genommen – zwei, die die Ruhe verinnerlicht haben. Erich, immer ein Piepken im Mundwinkel, rangiert routiniert die Trailer bis unter den Kran, Gisbert dreht an Schaltern und Knöpfen, hebt das wertvolle Folke ins Wasser und Willi kümmert sich um die Trailer, die sicher und gut sortiert auf einem eigens dafür eingerichteten Stellplatz unterkommen.

Die erste Crew kommt ins Regattabüro – noch etwas schüchtern, wo muss ich hin, was erwartet mich eigentlich, was brauche ich, habe ich etwas vergessen – und die lange Anreise bei sommerlichen Temperaturen steckt noch in den Knochen. So hatte ich mir das im Vorfeld schon gedacht: Leckerlis überbrücken die eine oder andere Wartezeit oder auch Verlegenheit auf meiner wie auch auf Crew-Seite, weil ich die erste Segelnummer „aufnehme", der Kopierer ständig irgenwelche Aufwärmzeiten anmeldet – dabei haben wir fast 30 Grad draußen – unsicher bin ... und eigentlich gar nicht weiß, was ich hier mache.

Chef-Vermesser, Wettfahrtleiter und DM-Organisator sind sich in ihren Anweisungen auch nicht immer einig, haben ja alle schon mal in einem Regattabüro Dienst getan (grins) – alle sind nervös und so suche ich mir das raus, was mir sinnvoll erscheint und entscheide einfach – basta.

Ein Segler springt leichtfüßig durch die Tür ins Büro: „Hier bin ich, Sascha, der schönste Mann vor Ort!" Ich kann es nicht glauben und bitte ihn noch einmal hereinzukommen, das Vergnügen hätte ich gerne zwei Mal. Er gönnt mir das Vergnügen leider nicht, ist verdattert und meldet sich vorschriftsmäßig an. Schade eigentlich – war doch ein humorvoller Einstieg.

Eine Crew nach der anderen schaut herein und einer von ihnen gibt mir seinen Virus weiter. Sonntag Morgen – jeder vermutet den guten Whisky vom Vorabend – sehe ich aus wie ein Zombie. Auf der Terrasse wird schon vorgewarnt, dass man sich bitte leise verhalten möge. Rücksichtsvoll wie sie sind, schleichen die nächsten ins Büro, flüstern ihren Wunsch und knabbern einige Haribo. Wie sich im Laufe der Woche herausstellt, lag es nicht an dem Whisky, sondern ein Virus rafft einige Leute – Gott sei Dank immer nur für Stunden – in die Keramikabteilung. So gesellt sich schnell „Iberogast" zu den Haribos. Jeder darf sich daran bedienen und bald ist das Fläschchen im regen Gebrauch.

Das Wochenende bestreiten wir zu dritt: Friederike, Claudia und ich. Als die Segler mit ihren ausgefüllten Laufzetteln zurückkommen, erhalten sie aus unserem gut gefüllten Warenlager diverse Kleinigkeiten, die sie kaum tragen können. Jeder darf sich eine tolle Tasche aussuchen, manch einer kommt noch einmal zum Umtausch, weil die Farbe doch nicht passend war. Erste-Hilfe Päckchen werden verteilt, T-Shirts werden anprobiert und es kommt der ungemein interessante Vorschlag, doch bei einer DM mal keine T-Shirts auszugeben, sondern Herren Boxer-Shorts. Das sehen wir 3 Damen vom Regattabüro ganz genauso – eine echte Alternative zu T-Shirts. Seglertaschen mit Segelanweisungen, Meldeliste und den heiß begehrten Bändchen für die Abendveranstaltungen wechseln den Besitzer. Unsere Kolonialwaren-Boutique nimmt Regattabüro-Züge an.

Während der Woche

Die Ehefrau eines Seglers kommt ins Büro um zu melden, dass ihr Mann leider nicht mitsegeln könne: Hexenschuss. Ein Fall für Friederike – wir haben nämlich einen DM-Arzt! Friederike packt den Leidenden in ihr Auto, fährt zu ihrem Mann in die total überfüllte Praxis, schleust den Kranken an allen anderen vorbei. Spritzen setzen, ratz fatz geht das, und zurück in den Club, ab aufs Folke und pünktlich an der Startlinie. So muss das laufen.

Eine Frau kommt zu uns und sagt, dass ihr Mann leider sein Provisorium im Frühstücksbrötchen stecken hätte. Friederike tritt wieder in Aktion. Telefon – Auto – Fahrt zum Zahnarzt (ein Schelm, wer anderes dachte), an allen wartenden Patienten vorbei – DM geht einfach vor. Patient pünktlich zum Start zurück.

Wir im RB fragen uns, warum die Frauen immer ins Büro kommen und nicht die Patienten.

Und Uwe – ach Uwe ist uns richtig ans Herz gewachsen! Mit seiner besonnenen, ruhigen Art hat er alles gelassen gemanagt. Auch die vermeintliche Überbuchung seines Schiffes haben wir durch Ausladung in den Griff bekommen. Die einzige, ungehaltene Beschwerde, das Ausflugsschiff MS Möhnesee hätte nicht am Ausgangspunkt wieder angelegt, kommentierte er sooo trocken: „Das ist bei der Steuermannsbesprechung erklärt worden, wenn Ihre Tochter da nicht aufpasst, hat sie natürlich ein Problem."

Auf Namen habe ich weitgehend verzichtet und hoffe niemanden bloß gestellt zu haben. Der eine oder andere Ausdruck war für eine Nicht-Regatta-Seglerin einfach sehr fremd und wurde eher in Richtung Diätplanung gedacht. Die Assoziationen zu Rundungsprotokollen habe ich deswegen einfach mal weggelassen. Nichts für ungut – Folkesegler sind einfach super klasse Leute – an Land ...

Herzliche Grüße aus dem Regattabüro a.D.
von Corinna und Friederike

Knarzende Spanten. Wa

Ein Kommentar von Kiki Goecke

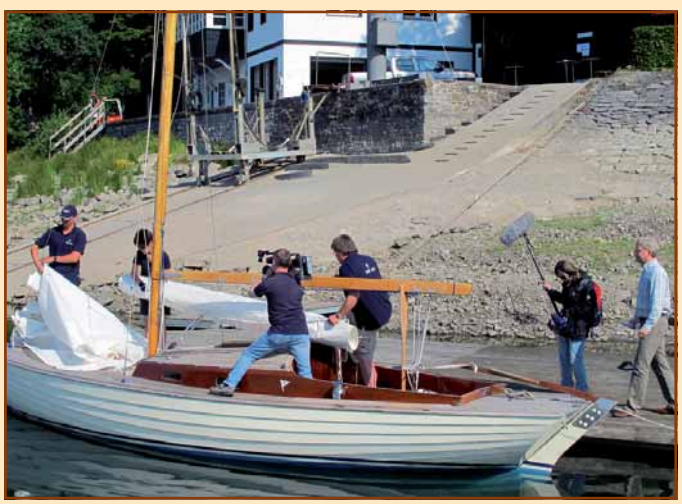
Schon bei der Jahreshauptversammlung 2010 am Bodensee war ich erschüttert über die geringe Teilnahme an dieser eigentlich so wichtigen Veranstaltung. Mit Ausnahme der Flotte Flensburg – die nicht ganz uneigennützig antrat – waren mit Ausnahme der Vorstandsmitglieder lediglich die Flotten Berlin, Bodensee, Hamburg und Möhnesee überhaupt vertreten. Insgesamt wenig mehr als 30 Stimmberechtigte waren anwesend, ein Trauerspiel. Die Verleihung der Preise an die Ranglistenersten fiel fast völlig ins Wasser, weil von den ersten 20 der Rangliste keiner da war.

Im Winter hat die Flotte Möhnesee (der ich auch offiziell noch bis zum 30.09.2011 angehörte) mit einem immensen Zeitaufwand in der Vorbereitung der DM 2011 am Möhnesee gesteckt. Noch im Mai ging der Vorsitzende des durchführenden Yachtclub Möhnesee in seiner Ansprache an sein „Volk" davon aus, dass wir annähernd 40 Meldungen erhalten würden. Ich selbst war da pessimistischer, weil ich beobachten konnte, dass schon im Frühjahr ein deutlicher Teilnehmerrückgang bei den Regatten zu verzeichnen war.

Das Meldeergebnis bei der DM war erschütternd. Ohne die intensive Akquise von Willi Sürth und einigen „Fake-Meldungen" hätte die DM schon zum Meldeschluss abgesagt werden müssen, weil die vom DSV geforderte Meldezahl von 25 Booten nicht erreicht worden wäre. Hinsichtlich der Beteiligung der Ostseeflotten wiederum ein sehr ähnliches Ergebnis der Küstenflotten:

- Flensburg: nicht vorhanden
- Schlei: Mike Kuke (eigenes Boot), J. Thayssen mit Leihboot und Würfelcrew
- Eckernförde: nicht vorhanden
- Kiel: Wolfgang Heck (eigenes Boot), Uwe Pfuhl (Leihboot und Würfelcrew)
- Lübeck: nicht vorhanden (Heino Haase ist ausdrücklich entschuldigt)

Gut bzw. sehr gut vertreten waren die Flotten Berlin und Bodensee. Die Hamburger Flotte erwähne ich deshalb nicht, weil die auf ihrem eigenen Revier auch immer Schwierigkeiten haben, die Rangliste voll zu bekommen, obwohl die Küstenreviere sehr nah liegen und man sich dort Mühe gibt.



s ist los in der DFV?

Wie man zwischen den Zeilen heraushören konnte, wurde in einer Flotte an der Küste sogar angeblich Werbung gegen die DM am Möhnesee gemacht, was ich überhaupt nicht gelten lassen kann. Die Teilnehmer an der DM haben einstimmig berichtet, dass das Event erstklassig organisiert und durchgeführt war; allen hat es sehr gut gefallen, was ihr an anderer Stelle in dieser FN sicher hören und sehen könnt. Was für Konsequenzen kann diese Entwicklung haben?

Ich glaube, dass die Küstenflotten das schaffen könnten, was einige schon immer wollten. Bequeme und kurze Anreise zu den Meisterschaften auf eigenem Kiel oder in wenigen Autostunden und – vielleicht auch objektiv – bessere Segelreviere (wobei der Goldpokal wohl auch keine besseren Bedingungen bot). Schön und gut, doch es wird möglicherweise auch eine Kehrseite geben:

1. Immer weniger Vereine werden bereit sein, das finanzielle Risiko einzugehen eine DM auszuschreiben, die hinterher nicht stattfinden kann. Wir reden hier über Kosten im fünfstelligen Bereich, die nur größere Vereine überhaupt stemmen können, jedenfalls wenn das „Soziale“ stimmen soll.
2. Immer weniger Teichsegler (Bodensee, Essen, Möhne) werden zu Küstenregatten fahren, weil die Gegenbesuche ausbleiben.
3. Die Ranglisten werden immer weiter ausgedünnt werden müssen.
4. Für den Nachwuchs wird das Folke immer uninteressanter, und die jetzt noch Aktiven werden langsam zu alt (achtet auf unseren Altersdurchschnitt, das Folke ist wenig „rollator-gerecht“…).
5. Die Klasse stirbt – was die Regattaaktivität angeht – langsam aus.

Für mich besteht Vereinsarbeit (und das ist die DFV) darin, dass man sich gegenseitig unterstützt. Nicht nur für die DM am Möhnesee haben viele Helfer ungezählte Stunden Vorbereitungsarbeit geleistet und eine Woche Urlaub geopfert, ohne selbst auch nur eine Minute auf dem Wasser zu sein.

Dabei ist es – sowohl vom erforderlichen finanziellen wie auch vom personellen Aufwand – ein gewaltiger Unterschied, ob man so eine Veranstaltung komplett organisieren muss oder sich im Rahmen einer Kieler- oder Travemünder Woche an einen großen Tross anhängen kann. Bei Events wie der KW und der TW sind viele Leistungen wie Vermesser, Wettfahrtleitung, Sicherungsboote, Jury, Kranen etc. günstiger einzukaufen, weil die Kosten auf mehr Teilnehmer umlegbar sind.

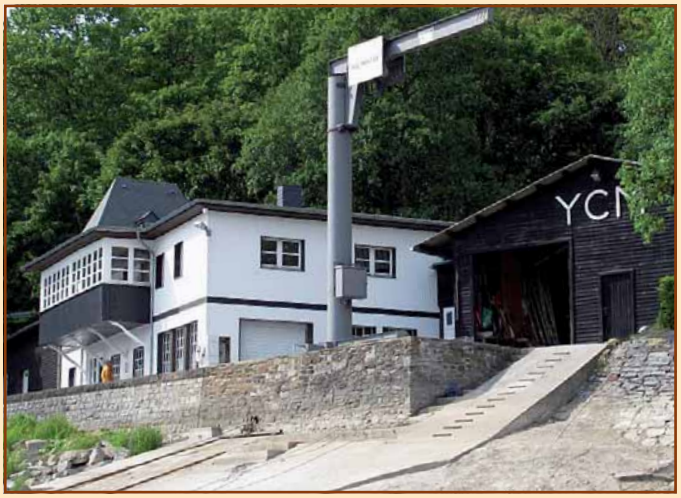
Ein Flottenchef von der Küste schreibt mir zu meiner Kritik an der Meldefaulheit und auf meine Forderung, nur noch JHV- und DM-Teilnehmern ein kostenloses Bestentraining zu ermöglichen, dass die Teilnahme an Regatten doch freiwillig und meine Forderung völlig absurd sei. Da hat er Recht, die Organisation von solchen Events ist dies leider oder zum Glück auch.

Auch die fahrtensegelnden Mitglieder und diejenigen, die sich bisher nicht unter den Top 20 der Rangliste befanden, haben mit ihren Beiträgen das Bestentraining derjenigen finanziert, die es nicht für nötig halten, zu Jahreshauptversammlungen oder zu Meisterschaften zu fahren. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass genau dieses Bestentraining nach meinem Kenntnisstand nach den FolkeNews der größte Einzelposten in unserem Budget ist…

Ich für meinen Teil schließe mit dem Thema ab und bin aus o.g. Gründen aus der DFV ausgetreten. Schade, es waren einige schöne Jahre in einer ehemals tollen Truppe. Ich hoffe dringend, dass der DFV-Vorstand schnellstens das Ruder herumreißen kann und rettet, was noch zu retten ist.

Euer Kiki
(Ex F-GER 1033, Flotte Möhnesee)

Klarmachen für das Fernsehen. Der WDR drehte einen Beitrag für Lokalzeit (links, zu finden in der WDR-Mediathek oder auf www.dm-2011.de). Das Clubhaus der Gastgeber (unten) deren Anlage manchmal ungewöhnliche Wege erfordert. Bei diesen Gastgebern kein Problem, jeder fasst mit an (unten Mitte)
alle Fotos Svend Krumnacker



MOIN MOIN in Hamburg!

Wir möchten euch herzlich zu der diesjährigen Jahreshauptversammlung in der Freien und Hansestadt Hamburg einladen. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen und hoffen, dass ihr eine schöne Zeit in Hamburg verlebt.

Bei Anreise am Freitag, dem 18.11.2011, besteht die Möglichkeit mit geschultem Fachpersonal das Nachtleben von Hamburg zu erkunden. Die Führung über unsere sündige Meile wird in Kooperation mit den Berlinern stattfinden.

Am Samstag findet die Hauptversammlung von 14:00 bis 18:00 Uhr in der SVAOe, Neumühlen 21, 22763 Hamburg statt. Bitte beachtet, dass es hier nur sehr begrenzten Parkraum gibt! Es besteht die Möglichkeit, das Auto am Bahnhof Altona stehen zu lassen und mit dem Bus 112 Richtung Neumühlen / Övelgönne zu fahren und an der Station Lawaetzhaus auszusteigen.

Ansonsten kann an der Elbchaussee geparkt und über die Elbtreppen zum Clubhaus zu Fuß gegangen werden.

Während die Herren (und eventuell auch Damen) tagen, haben wir ein Damenprogramm ausgearbeitet. Bei entsprechender Witterung findet eine Ausfahrt mit der alten Suhr, einer wunderschönen Barkasse, statt. Es wartet eine exklusive Hafenrundfahrt mit Ziel Hafencity auf euch. Dort können die neuen eindrucksvollen Gebäude angesehen und in die City spaziert werden.

Die Abendveranstaltung findet unweit des Clubhauses auf dem Museumsschiff Bergedorf, Ponton Neumühlen, 22763 Hamburg im Museumshafen Oevelgönne statt. Ab 18:00 Uhr gibt es einen Sektempfang und um 19:00 Uhr wird dann ein für euch kostenloses, typisches Hamburger Essen serviert. Die Getränke müssen von euch getragen werden – lasst es euch also schmecken und genießt den Abend.

Um Planungssicherheit zu haben, bitten wir darum, dass ihr euch direkt über die Homepage www.folkeboot-hh.de oder per E-Mail chefin@folkeboot-hh.de anmeldet.

Wir hoffen, dass ihr eine schöne Zeit in Hamburg verbringen werdet und freuen uns sehr auf euren Besuch!

Tschüss!

Eure Hamburger Folkebootflotte

Einladung

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

zur diesjährigen Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.

in der SVAOe
Neumühlen 21, 22763 Hamburg
Sonnabend, 19.11.2011, Beginn: 14:00 Uhr

Tagesordnung:

1. *Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden*
   Feststellung der Beschlussfähigkeit
1.1 *Wahl des/der Protokollführer/in*
1.2 *Ehrungen und Gedenken*
2. *Bericht des Vorstandes*
2.1 *Bericht des 1. Vorsitzenden*
2.2 *Bericht des Sportwartes*
2.3 *Bericht der technischen Obfrau*
2.4 *Bericht des Pressewartes*
2.5 *Bericht des WEB-Administrators*
2.6 *Bericht des Kassenwartes*
2.7 *Bericht der Kassenprüfung*
3. *Entlastung des Vorstandes*
4. *Wahlen*
   des 1. Vorsitzenden (Bestätigung)
   des Sportwartes
   des Kassenwartes (Bestätigung)
   des 1. Kassenprüfers
   des 2. Kassenprüfers
5. *Beschluss über die Neufassung der Satzung mit Sitzverlegung* *(s. Seite 24)*
6. *Beschluss über das Zukunftskonzept der DFV*
7. *Anträge von Mitgliedern*
8. *Terminplanungen 2012 und weitere Jahre*
9. *Planung der JHV 2012*
10. *Haushalts-Beschlussfassung*
11. *Verschiedenes*

Danach Abendveranstaltung auf dem Museumsschiff „Bergedorf“

Fahrtensegeln mit dem Folkeboot, Teil 3

von Heiner Schmidt

Anm. der Red.: Der Autor starb diesen Sommer sehr unerwartet. Die Redaktion war sehr erschüttert, zumal die Abstimmungstelefonate und -briefe sehr bereichernd waren. Umso schöner ist es, hier den dritten und letzten – ziemlich genialen – Teil bringen zu können.

Erste Erfahrungen mit dem Sturmsegeln

Die Sturmsegel sind noch nicht vollständig ausgetestet. Zunächst wurden bei mittleren Windstärken Vergleichsfahrten durchgeführt mit den Kombinationen

1. Sturmsegel + Normalfock, 12,8 + 7 = 19,8 qm
2. Sturmsegel + Sturmfock, 12,8 + 5 = 17,8 qm

Die Normalfock ist ein Regattasegel. Von Interesse war der bei moderaten Windstärken im Vergleich zur Normalbesegelung entstehende Fahrtverlust, um vorangegangene rechnerische Abschätzungen bestätigen zu können.

Anfang August 2009 veranstalteten wir (die Flotte Hamburg) mit insgesamt vier Booten eine Geschwaderfahrt von Wedel elbabwärts nach Borsfleth über 20 sm bei Bft 2-3 von NE aus SE drehend, also halbwinds bis raumschots fahrend, und mit laufender Strömung von geschätzten 1-2 kn, bei 4 Stunden Fahrzeit also 5 kn über Grund fahrend. Die „Terz“ mit 19,8 qm anstelle von 24 qm lief 5 Prozent langsamer als die Flottille. Die Berechnungen lassen einen Fahrtverlust zwischen 4 und 5 Prozent erwarten, je nach Tidenstrom. Ohne Tidenstrom wären 6,3 Prozent zu erwarten gewesen. Diese Ergebnisse stimmen also recht gut überein, gelten aber nur für mittlere Windstärken. Die Praxis wird zeigen, ob man bei Starkwind überhaupt Fahrt verliert.

Für die zweite Kombination Sturmsegel + Sturmfock liegt bisher nur eine erste Indikation vor: Die „Terz“ lief an der Kreuz bei Bft 4-5 etwa die gleiche Höhe am Wind und war sehr wenig langsamer als das normalgesegelte, ältere hölzerne Folkeboot, das seinerzeit in der Flottille mithalten konnte.

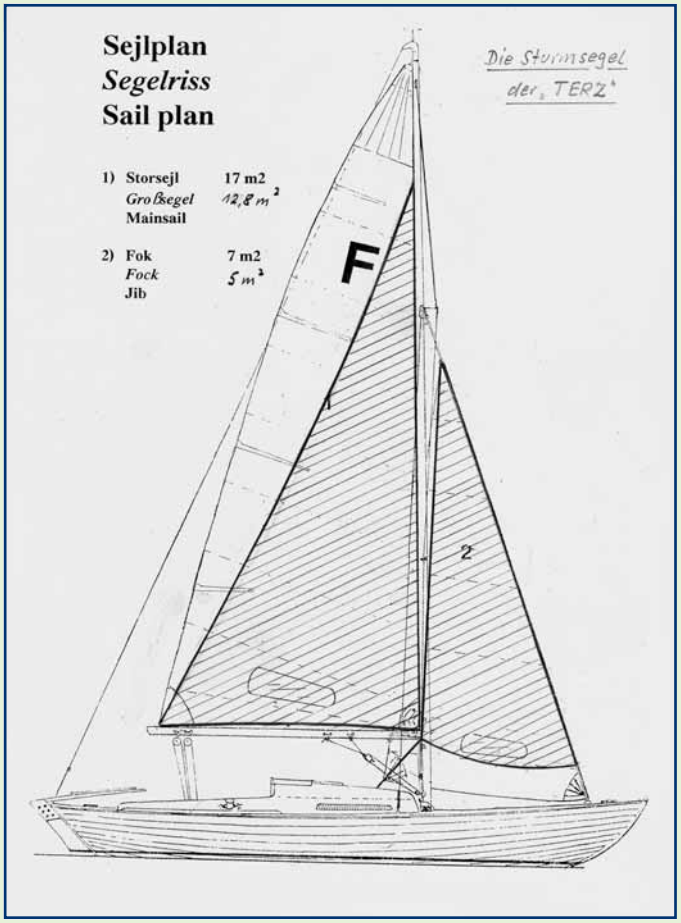
Die Begegnung mit einem (unbekannten) Folkeboot, das ein älteres „schwedisches“ Sturmsegel (wie beschrieben) trug, bei leichtem Wind fahrend, ließ die „Terz“ geschätzte 10 Prozent höhere Fahrt machen.

Der rechnerische Fahrtverlust dieser Segelkombination beträgt 9,5 Prozent, entsprechend den Segelflächen, bezogen auf die Standardgarderobe.

Bei der Bewertung dieser ersten Erfahrungen muss man natürlich sehen, dass hier ein neuer mit älteren Segelsätzen verglichen wird.

Wieviel Antrieb braucht das Folkeboot?

Die Hydromechanik gibt die Antwort, kommt aber nicht ohne Schleppversuche aus. Eine rein theoretische Lösung scheint es bis heute nicht zu geben. Das kostet. Wenn man es aber nicht ganz



Segelriss der Sturmsegel

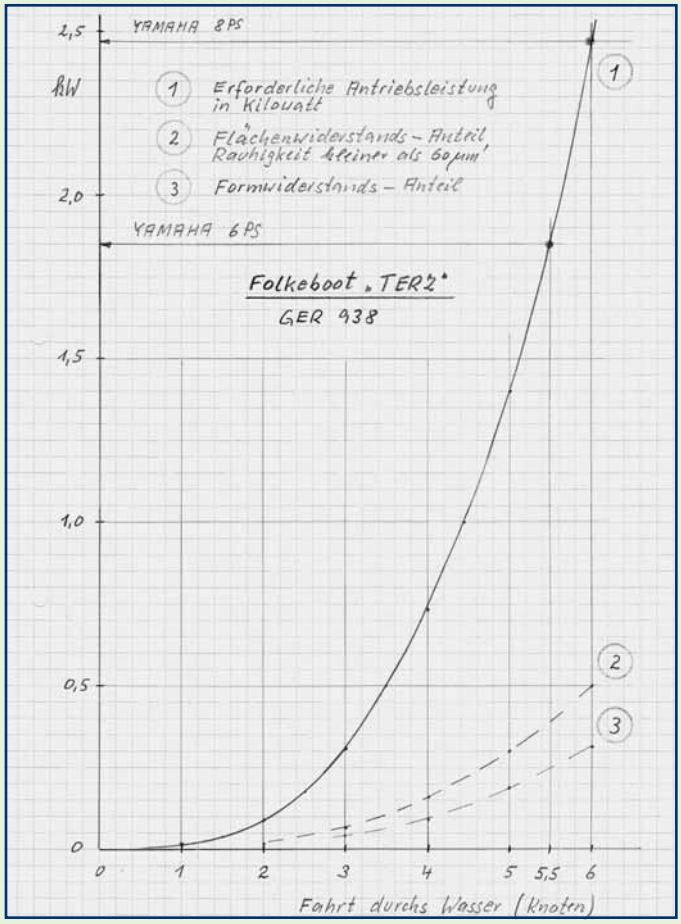


Diagramm 1

genau wissen will, kommt man auch auf andere Weise zu Ziel:

Man kennt den prinzipiellen Zusammenhang zwischen der Bootsgeschwindigkeit und der erforderlichen Antriebsleistung. Die graphische Darstellung ergibt in guter Annäherung eine Parabel dritten Grades. Ist nun für eine einzige bekannte Antriebsleistung die damit erzielte Geschwindigkeit bekannt, dann lässt sich diese Kurve konstruieren. Diese eine Antriebsleistung liefert der Außenborder. Geht man davon aus, dass die Hersteller-Angaben zur Vollgasleistung an der Welle richtig sind und nimmt man weiter an, dass die Schraube bei Vollgas einen Wirkungsgrad von 50 Prozent hat, dann kennt man die Leistung, mit welcher der Motor bei Vollgas das Folkeboot antriebt.

Die „Terz“ wurde anfangs mit 8 PS angetrieben (der 6 PS-Yamaha 2 Zylinder-Zweitakter auf 8 PS getrimmt) und erreicht damit 6 kn Fahrt durchs Wasser. Danach wurde der Motor auf 6 PS zurückgetrimmt, weil zu laut, danach waren es nur noch 5,5 kn. Somit stehen sogar zwei Wertepaare zur Verfügung. Statt von „erforderlicher Antriebsleistung“ spricht man üblicherweise von „Fahrtwiderstand“. Der Fahrwiderstand ist eine Kraft. Multipliziert man diese mit der Geschwindigkeit, erhält man die Antriebsleistung. Die Hydromechaniker zerlegen den Fahrwiderstand in drei Anteile:

- Flächenwiderstand
- Formwiderstand
- Wellenwiderstand

Der Flächenwiderstand ist der Reibungswiderstand einer in Längsrichtung durchs Wasser gezogenen Platte mit bekannter Rauhigkeit. Das Antifouling hat nur hierauf Einfluss. Der Formwiderstand ist ein Faktor, für welchen die Literaturangaben zu Stromlinienkörpern herangezogen werden können. Diese beiden Widerstände sind also ohne Versuche, d.h. theoretisch bestimmbar und als Flächenwiderstandsleistung bzw. Formwiderstandsleistung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit darstellbar. Der Wellenwiderstand entzieht sich einer solchen Behandlung, deshalb kann der Gesamtwiderstand nur wie oben beschrieben durch den Fahrversuch bestimmt werden. Die Zerlegung der Antriebsleistung in ihre drei Anteile ist aber insofern interessant, als daraus z.B. der Einfluss der Oberflächenrauhigkeit des Unterwasserschiffes erkennbar wird. Erst ab etwa 60 Mikrometer Rauhtiefe macht sich diese bemerkbar.

Wieviel Antrieb leisten Segel?

Vor dem Wind ist die Leistung unserer Hochtakelung am geringsten, man erinnere sich an die bekannten Geschwindigkeits-Polardiagramme. Die Segel arbeiten dann im Widerstandsbereich (im Gegensatz zu Auftriebsbereich auf Am-Wind-Kursen). Die Aerodynamik liefert für den Widerstandsbereich einfache Aussagen zur Abschätzung der Antriebsleistung, aber nicht für den Auftriebsbereich. Die Dreiecksform des Bermudasegels ähnelt zwar einer Auftrieb erzeugenden Tragfläche, ist aber keine starre

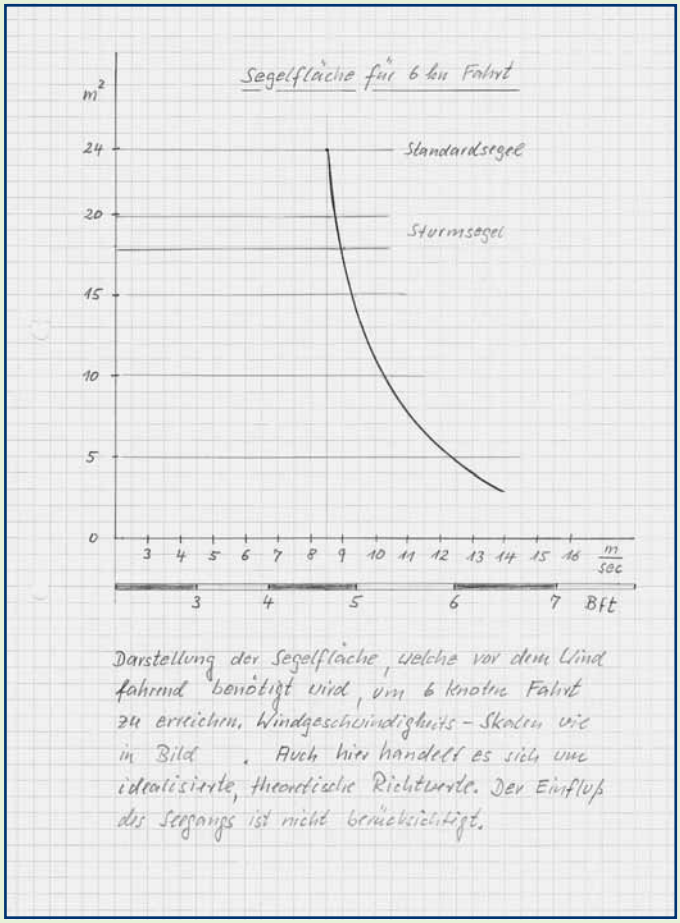


Diagramm 2

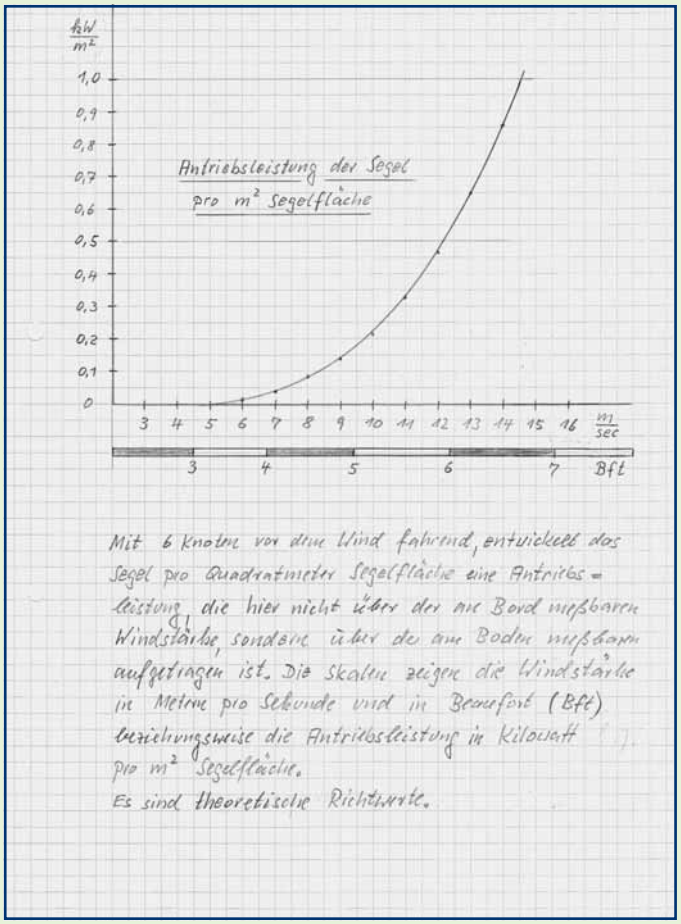


Diagramm 3

Konstruktion (wie am Flugzeug) und entzieht sich deshalb auch heute noch weitgehend mathematischen Bemühungen. Damit die Segel ausreichend Antriebsleistung produzieren, genügt es also, nur den Vorwind-Bereich zu betrachten.

Die Aerodynamik liefert für das Leistungsvermögen des Windes eine Gleichung von der Form „Dichte mal einhalb mal Geschwindigkeit hoch drei", bezogen auf einen Quadratmeter Querschnittsfläche. Die Einheiten sind Newton, Meter, Kilogramm, Sekunde und Watt. Genau genommen müsste noch ein „cw-Faktor" auftauchen, von dem hier aber angenommen sei, dass dieser bei 1 liegen möge.

In Abbildung 3 ist das Leistungsvermögen in Watt pro Quadratmeter Segelfläche über der Bodenwindstärke aufgetragen, und zwar für ein Boot, das mit sechs Knoten Fahrt vor dem Wind fährt. Weiterhin ist die bei der jeweiligen Bodenwindstärke für sechs Knoten Fahrt erforderliche Segelstärke als Kurve dargestellt. Diese gewinnt man aus der Leistungsbedarfskurve und ist idealisiert insofern, als der Einfluss des Seegangs nicht enthalten ist. Aber es dürfte trotzdem deutlich werden, dass ab etwa Bft 5 die Segelfläche drastisch reduziert werden kann, ohne an Fahrt zu verlieren.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Ausgehend von einer persönlich gehaltenen Begründung meines Umstiegs vom kleinen Kimmkieler auf das Folkeboot, einer kurzen Beschreibung des Klimawandels mit den zu erwartenden klimatischen Verschiebungen, der Ausrüstung für das Fahrtensegeln unter besonderer Berücksichtigung des Einhandsegelns, erfolgt eine Betrachtung der erforderlichen Antriebsleistung und der zur Bereitstellung derselben sinnvollerweise für das Fahrtensegeln einzusetzenden Segelfläche.

Sollte sich, wie zu erwarten, tatsächlich der erkennbare Trend zu extremen Wetterlagen in der Zukunft bestätigen, wäre ich geneigt, die beschriebene Sturmbesegelung von 17,8 bzw. 19,8 qm (mit Normalfock) als „Standardbesegelung" zu betrachten, das Sturmgroß also permanent auf dem Baum zu belassen. Der zu erwartende Fahrtverlust ist kleiner als etwa 10 Prozent bei mäßigen Windstärken, mit dem Tidenstrom segelnd sogar nur etwa 5 Prozent, und wird mit auffrischendem Wind immer kleiner, sollte also für das Tourensegeln akzeptabel sein.

Dem gegenüber steht der Gewinn an Ausgewogenheit und Handlichkeit, und einer Zunahme des Windes auf mehr als 6 Bft sieht man gelassen entgegen.

Wesentliche Vorraussetzung dafür ist allerdings die Montage einer guten Rutscherschiene mit kugelgelagerten Rutschern.

„Glaube, werde alt" Jahresbericht 2011 des

Ein nicht ganz normaler Bericht, eher eine Geschichte
von Fritz Lübbe

Immer noch nicht 80, aber lange dauert es ja nicht mehr. Diesen Artikel will ich auf jeden Fall noch schreiben. Mein Sohn Karsten wird mir dabei helfen, FolkeNews-Artikel wird wohl in Zukunft er schreiben.

Segeln will und muss ich versuchen bis zum letzten Tag. Tourensegler war ich noch nie, vielmehr hatte ich immer Spaß, wenn ein Folke daneben lag. Doch 2002 hatte ich schon so einige Probleme, und als 2009 der Kopf nicht mehr so richtig war, wurde es etwas schwieriger mit den Regatten. Die falsche Tonne im Tor habe ich schon gerundet, paar haben gelacht, gut, ich habe neu gerundet. Einige Fehler habe ich schon selber gemerkt. Bisher habe ich – wie auch zuvor – noch keine Schäden gemacht.

1) Eck Days, Anfang Juni 2011 in Eckernförde, diesmal kein Sturm, schön friedlich, kein Stress. Diesmal weniger Boote, warum? 20 Boote waren in den Jahren dabei, oft auch mindestens 30 bis 40 – wo sind sie geblieben? Es ist doch schön in Eckernförde, diesmal war es ja auch nicht so kalt. Im Internet könnt ihr ja sehen, die ersten sechs Boote sind Spitzensegler. Fünf Wettfahrten. Christoph Nielsen mit nur 6 Punkten überragend. Ich schaffte es mit Platz 13. Am Sonntag zurück mit gut 4 Bf waren wir bis Surendorf, dann hat der Wind ausgehaucht, nur Breitenbach ging mehr zum Leuchtturm, und bei mir an der Ecke Stohl war kein Wind, also den Außenborder anhängen. Ecke Bülk fing der Wind wieder an, ca. 17:00 Uhr lagen wir wieder am Steg.

2) Trudelmaus, drei Tage, Pfingsten war es so, wie bei ca 30 Jahren. Meine Besatzung musste ich jeden Tag wechseln. Diesmal war der Wind richtig. Wie immer startete ich in der Nähe des Startschiffes, an der Linie an der Flagge ist es mir zu nervig, also etwas höher mit backer Fock, warten, damit ich noch Reserve habe, jemand wollte mir zwar den Platz abkneifen, doch nein, es klappte. Neben mir auf Backbord ein Däne, etwas versetzt, dann auch Asta. Die wendeten nach links, wir segelten immer noch Steuerbord. Karsten meinte, „Du musst mal versuchen öfter mal an die Flotte hinzusehen, die sind nach Land gesegelt – nicht immer geradeaus?" Gut, ich machte es. Als ich sah, dass die alle nach Backbord gesegelt waren, fing ich an zu grinsen, die hingen alle in der Flaute, ich lief immer noch. An der Tonne war ich plötzlich Erster und auch an der Sicherheitstonne. Viele klatschten und riefen „Bravo Fritz, klasse gemacht!". Einige riefen auch: „Wir holen euch wieder ein!", es wurde mir fast schon peinlich. Nun ging es ja auf den platten Laken, bloß wohin? Links und rechts kamen mir immer mehr Boote. Geh ich nach links, war mir auch Ernst G dahinter, etwas nach rechts, da lag Ditte aus Dänemark daneben, auch Dirk lag neben mir. Adalbert klaute mir den Wind, kannst du nicht eine kleine Seite nach Backbord ausweichen? Hab ich dir was böses getan? Ich glaube,ich bleibe lieber in der Mitte. Walther ist ganz nach links gesegelt.

Da ich meine Wanten immer sehr lose habe, schon seit Jahren, ist mein Schiff immer ein wenig schneller. Einige haben schon gesagt, ich hätte einen Motor, und so ist es oft, wenn ich den Außenborder immer dabei habe. Erst mal ein Bier, ruhig. Nur das Tor, aber wohin? Bin immer noch Vierter. Also an die linke Tonne,

Kieler Bereiches

wieder mit Steuerbord. Nun bleibt auch der Wind stehen. Ständige Winddrehungen, wieder nach links? Haufen Schiffe verloren, mindestens 10. Im Ziel waren wir mal gerade 28ter.

Der nächste Start, wieder am Schiff. Diesmal war es etwas enger, plötzlich rutschte ich mit dem Want gegen das kleine Beiboot, es hat sich leicht bewegt. Na gut, ich hätte wohl einen Kringel machen müssen, bin aber trotzdem weiter gesegelt. An der Luvtonne wollte ich umlegen, da drehte der Wind und ich kam gegen die Tonne. Schönen Dank Fritz, dafür hast du mehr Platz! Nach der Sicherheitstonne einen Kringel, obwohl ich vorher schon unter Zehnter war.

Am Sonntag war es genau wie am Tag vorher, ständige Winddrehungen, der Wettfahrtleiter tat mir schon leid. Montag, nun hatte ich nur einen Vorschoter, es war mein Arzt, Dr.Andreas Fiedler, der schon Jahre bei mir öfter mitsegelt. „Du bist ja ganz gut drauf", meinte er, „mach man alles selber mit der Taktik." Was ich alles gesehen habe? Das ist toll. Ich wurde mal 21ter und 22ter, so gut war ich lange nicht. Per Jörgensen aus Dänemark vor Ulf und Walther. So war es mit der Trudelmaus, ein schönes Pfingsten. Übrigens, die Versicherung hat den Haltehaken für das Dinghi bezahlt.

3) Kieler Woche: Es gab wieder viel Wind, meine Besatzung war komplett. 10 Wettfahrten, neun mal habe ich es geschafft, einmal musste ich aufhören. Als ich mich einigermaßen eingesegelt hatte, das braucht man öfter im Alter, da war ich öfter an der Luvtonne unter den ersten 10. Besser als den 18ten oder den 16ten werde ich nicht. Gesamt der 26te von 32 Booten. Gekämpft haben wir mit den beiden roten Booten, das war GER 37 mit Hans, der 25ter wurde, und ich.

Freude hatte ich bei dem Sieger, DEN 729, John Wulf, das war das gleiche Schiff von GEFA und auch rot wie meins. Stark wieder die Kieler, Walther, dann Ulf und auch wieder „Asta". Klaus 474, mein Stegnachbar, gut 8ter. Im TSV hatten sie eine schöne Party, leider war ich nicht dabei, bin lieber um 19:00 Uhr ins Bett gegangen, damit ich wieder fit werden konnte. 2012 müssen auf jeden Fall mehr Boote aus Dänemark kommen.

4) Hochsommer: Am 16. August ging unser Trainingsdienstag wieder los. Inzwischen habe ich auch eine neue Fock bekommen. Klar von Christian, beide Söhne, Karsten und Stephan, haben sich das mit gut 5 Bf angesehen, fehlerfrei, klein wenig tiefer im oberen Bereich, damit die Windfäden nicht immer verrückt hin und her wackeln. Stephan war der Meinung, die Fock zöge richtig die Bugspitze raus. 20./21.8. sollte die Blau Gelbe Kanne sein, aber am Meldeschluss waren nur neun Boote gemeldet. Gleichzeitig waren an dem Wochenende die Oldtimerregatten in Laboe. Die Holzfolke sind dann lieber am Stollergrund gesegelt. 28.8. die RVO Langstrecke, ca. 16 sm von der Regattatonne Strander Bucht bis zu den Kabeltonnen, bis Fahrwassertonne, nach gut 3 Stunden mit gut 6 Bf hatten wir es geschaft. Nur 3 Folke von 21 Booten am Start. H. J. Berlin war 1ter, wir 2ter und 216 Jo Weidinger 3ter.

5) 3./4.9. die offene Stadt und Flottenmeisterschaft: Sonnabend um 11:00 Uhr Steuermannsbesprechung, 20 Boote sind gemeldet und auch um 12:00 Uhr gestartet. Im Anfang ging es ganz gut, 2-3 Bf aus Süd, die Luvtonne nahe am alten Olympiahafen, zurück zum Tirpitz Marinehafen. Nun hauchte der Wind aus. 1. Dierk Rohrbeck 819, 2. Hans J. Berlin 816 und 3. Dr. Klaus Gülzow 474. Am Sonntag ab 11:00 Uhr wieder mit der gleichen Richtung aber jetzt mit gut 3-4 Bf. Diesmal Sönke Durst 564 vorne, 2. Ernst Gäde 918, 3. Dirk Rohrbeck 819 und 4. Dr. Klaus Gülzow. Dieses konstante Segeln mit Gülzow, das hatte ich schon vorher und auch in der Kieler Woche festgestellt. So war es dann mit zwei weiteren Plätzen, wurde er jedesmal 1. und gewann das erste Mal die Stadt und Flottenmeisterschaft mit 9 Punkten. Vor 6 Jahren hat er dieses Folkeboot 474 von Hinrich Bracker gekauft. In den letzten Jahren ging es bei ihm immer bergauf. So wie er bei diesen schwierigen Bedingungen vorne fährt, muss man auch in Zukunft mit ihm rechnen. Einige Tagessiege hat er schon öfter festgestellt. Jetzt 2. Platz mit 564 Sönke Durst, mit 12,5 Punkten, 3. 819 Dirk Rohrbeck. Es war wieder ein schönes Wochenende in der Innenförde und besonders mit der tollen Wassersport-Vereinigung Mönkeberg.

So geht wohl die Saison langsam zu Ende. Noch zum Schluss, von 20 Booten war ich noch 12ter. Am Ende wird am 17./18.9. die Vereinsregatta mit Yardstick gesegelt. Es geht um die Wurst. Gewonnen habe ich sie 2010 und muss sie jetzt Ausrichten. Freue mich schon auf die Saison 2012.

Tagebuch eines Eigenbaus Roggenbuuk – F GER 663

von Jörg Petersen

Vierzehn oder fünfzehn muss ich gewesen sein. Zwischen Travemünde und dem Priwall verkehrte noch eine kleine, langsame Kettenfähre. Während der langen Überfahrt kreuzte ein Folkeboot Richtung Ostsee. Bei Wind und schönem Sommerwetter war das ein sehr beeindruckendes Bild. Wohl weniger allein das Folkeboot sondern vielmehr das Gesamtbild aus Boot und Crew. In der Mitte, mit gelbem Ölzeug, eine Frau mit blonden wehenden Haaren. Beeindruckend. Für mich als pubertierendem Jüngling eine klare Zukunftsentscheidung: So ein Boot werde ich auch einmal haben!

Über einen Piraten, ein umgebautes Rettungsboot mit Zementkiel und einen Katamaran kam ich dann – zum Ernst des Lebens: Schule, Berufsausbildung, Studium und erste Berufsschritte rückten in den Vordergrund. Aber die Liebe zum Wasser blieb natürlich. Zunächst in Form eines Surfbrettes. Dann endlich die Entscheidung für ein Folkeboot. Die blonde Frau gab es ja schließlich auch schon.

Ich habe mir dann einige gebrauchte Boote angesehen. Das Richtige war nicht dabei. Zu teuer, zu alt, zu feucht. Und dann, bei der Prüfung zum Sportbootführerschein, trat Uwe in mein Leben. Ein Bootsbauer. „Kann man selber bauen“, sagte er leicht dahin und völlig überzeugend. Der Preis? Sollte dann etwas mehr sein als für die Gebrauchten. Und das wär´ doch eine tolle Aktion.

Also, was braucht man alles für ein Folkeboot. Lärchenholz: Gab es nicht trocken auf dem Markt. Also Mahagoni, Kiel, Mast, laufendes und stehendes und überhaupt. Alles wurde schön gerechnet. Der erste Kontakt – die weiteren auch – mit dem technischen Obmann der Folkebootvereinigung verliefen leider wenig erfreulich: „Ist doch Blödsinn, wird nie was. Baulizenz: Bekommt man hier nicht. Und nicht als Privatmann.“ Der Deutsche Seglerverband war dann aber sehr hilfsbereit und der Dänische auch.

Nun hatten wir die Baupläne aus Dänemark, einen Kiel von der LM Werft aus Dänemark, einen abgelagerten, aufgeschnittenen Mahagonistamm, eine Bauvorschrift und einen Vermesser vom DSV. Es ging also los.

Kiellegung 1986 in einer Scheune in Gieselrade, wo die Trave entspringt. Viele Teile mussten 1:1 vorgebaut werden. Da lag es nahe auf den Gedanken zu kommen, dass, wenn man diese Teile doch schon alle fertig hatte, ein zweites Schiff, dann aus Lärche, was es ja eigentlich hätte sein sollen, zu bauen. Also wurden zwei Lärchenstämme in Kiel gekauft (Eigner ein alter Folkebootsegler); lang und dünn, da das Schiff ja keine Schäftungen haben sollte. Nur: Uwe konnte bei niemandem NEIN sagen. Er war sehr geschickt und demzufolge sehr begehrt. Es ging also nur langsam voran.

Nach drei Jahren war die Hälfte noch nicht geschafft! Und ich wollte doch eigentlich segeln. Was für ein Wechselbad der Gefühle. Freude wenn er da war, Enttäuschung, wenn Absprachen wieder nicht eingehalten wurden. Aber spannend war es. Ich kenne jede Planke persönlich. Bei jeder Niete habe ich gegengehalten. Stundenlang gesägt und gehobelt und geschliffen. Aber irgendwann war die Geduld zu Ende. Unter meinen Patienten befand sich ein selbstständiger Bootsbauer. Mit seinem Lehrmeister Bohm von

Eine weitere Besonderheit, die der Haltbarkeit dient: Der sorgfältige Verbund am vorderen Aufbau (unten), alle Bilder Petersen

der Schlichting-Werft, die ehedem einige Folkeboote gebaut hatte, wurde das Bestehende begutachtet, für gut befunden und von Gieselrade zu einem Schuppen auf dem Gelände des Hochofenwerkes in Herrenwyk überführt. Und nun ging es zügig. 1990 ging mein ganzer Stolz nach nur einigen Monaten Bauzeit in Bad Schwartau zu Wasser.

Es ist dann natürlich alles viel teurer geworden. Aber Erfahrungen gibt es nicht umsonst. In nun 21 Jahren mit diesem schönsten Folkeboot der Ostsee habe ich erfreuliche, dramatische, enttäuschende, besinnliche, romantische und belebende Stunden verbracht. Ich habe viele nette Menschen kennen gelernt. Nicht nur positive menschliche Erfahrungen gesammelt, aber auch sehr gute Freunde gewonnen. Insgesamt hat dieses Schiff mein Leben sehr bereichert. Die blonde Frau ist leider irgendwann von Bord gegangen. Nein – nur von Bord! Es war ihr dann doch zu nass, zu eng, zu unbequem.

Der zweite Bau wurde nicht in Angriff genommen. Kurz nachdem das Schiff aus der Scheune in Gieselrade geholt wurde, brannte die Scheune mit allen verbliebenen Teilen ab. Die Lärche habe ich dann dem Museumsschiff „Lisa von Lübeck“ gespendet. Daraus haben die dann das Beiboot gefertigt.

Die beiden Mädchen segeln dann und wann gern mal mit und die beiden Schwiegersöhne haben auch andere Schwerpunkte.

So habe ich mich nun, aus verschiedenen Gründen, von meinem ROGGENBUUK getrennt und mich dem Golfsport zugewandt. Weil alles im Leben seine Zeit hat. Es wird mir schwer fallen. Ohne.

Anmerkungen der Redaktion:

1. Roggenbuk ist keine norddeutsche Brotsorte, sondern der (sinistre) Wassermann der Lübecker Bucht. Kennzeichen: grüne Hörner und Harfe aus Menschenknochen. Also Obacht beim nächsten Törn vor Travemünde!
2. Plastikschifffreunde aufgepasst: Die spannendsten Infos zum Boot verriet mir Jörg Petersen während der Bildauswahl, unter anderem: Sein Holzboot hält deswegen so gut, weil er die Planken gleich zu Anfang in Owatrol förmlich getränkt hatte und danach das Boot alle drei Jahre innen damit anstrich. Und zum Thema Arbeitsaufwand: zu zweit einmal jährlich fünf Stunden Schleifen und fünf Stunden Lackieren und alle fünf Jahre einmal ordentlich abziehen lassen - das ist doch nun wirklich kein Aufwand!

§ 1 Name, Sitz, Vereinsjahr
§ 2 Klassenflagge
§ 3 Zweck
§ 4 Mitglieder
§ 5 Erwerb der Mitgliedschaft
§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft
§ 7 Beiträge
§ 8 Organe der Vereinigung
§ 9 Kassenprüfer
§ 10 Beschlussfähigkeit
§ 11 Wahl des Vorstandes
§ 12 Protokolle
§ 13 Regionalflotten
§ 14 Registrierung, Messbescheinigung, Regatten
§ 15 Verwendung der Mittel
§ 16 Auflösung der Vereinigung

Satzung

§ 1 Name, Sitz, Vereinsjahr

(1) Die Vereinigung führt den Namen „Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.“ (DFV) und hat ihren Sitz nunmehr von Kiel nach Schleswig verlegt. Sie wurde am 01.06.1967 unter dem Namen „Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.“ gegründet und ist im Vereinsregister des Amtsgerichtes Flensburg einzutragen.

(2) Gerichtsstand für alle Streitigkeiten zwischen der Vereinigung und den Mitgliedern ist das Amtsgericht Schleswig.

§ 2 Klassenflagge

(1) Die Vereinigung führt eine Klassenflagge, die in einem weißen Rechteck das Klassenzeichen „F“ aufweist und von zwei blauen Rechtecken links und rechts eingerahmt wird, und einen Bootsstander, ein stilisiertes Folkeboot auf blauem Grund mit Klassenzeichen.

(2) Die Klassenflagge und der Bootsstander dürfen auf Yachten nur geführt werden, wenn der Eigner oder der verantwortliche Steuermann Mitglied der Vereinigung ist.

(3) Die Klassenflagge sollte bei Regatten auf dem Startboot als Ankündigungssignal geführt werden.

§ 3 Zweck

(1) Die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V. (DFV) ist ein Zusammenschluss von Personen zur Förderung des Segelsports mit Nordischen Folkebooten. Diese unterliegen den Zeichnungen und Bauvorschriften der NFIA.

(2) Die Vereinigung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften, insbesondere des Abschnitts „steuerbegünstigte Zwecke“ nach den §§ 51 bis 68 Abgabenordnung durch die Ausübung des Sports in Übereinstimmung mit den Regelungen des Deutschen Seglerverbandes e.V. Dieser Zweck wird insbesondere verwirklicht durch
   a) Förderung und Ausübung des Wassersports, insbesondere des Segelsports mit Nordischen Folkebooten in allen Formen sowohl auf Binnen- als auch auf Seerevieren (Regattasegeln und Fahrtensegeln)
   b) Förderung der regelmäßigen Teilnahme an sportlichen Wettbewerben, vor allem an Segelregatten und Fahrtensegelwettbewerben mit Nordischen Folkebooten
   c) Durchführung von Trainingsmaßnahmen

(3) Die Vereinigung ist selbstlos tätig; sie verfolgt keine wirtschaftlichen Zwecke.

(4) Die Organe der Vereinigung üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus.

(5) Die Vereinigung wahrt parteipolitische Neutralität. Sie räumt den Angehörigen aller Völker und Rassen gleiche Rechte ein und vertritt den Grundsatz religiöser und weltanschaulicher Toleranz.

§ 4 Mitglieder

Der Verein hat
1. Ordentliche Mitglieder
2. Juristische Personen als Mitglieder
3. Jugendmitglieder

Zu 1. Ordentliche Mitglieder sind unbescholtene Personen jeden Alters und jeden Geschlechts. Sie haben alle Rechte und Pflichten, die sich aus der Satzung der Vereinigung ergeben.
Zu 2. Juristische Personen sind eingetragene Vereine, Stiftungen bürgerlichen Rechts sowie Unternehmen wie Aktiengesellschaften oder Gesellschaften bürgerlichen Rechts.
Zu 3. Jugendmitglieder sind Mitglieder, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Bei Erlangung der Volljährigkeit entscheidet der Vorstand über die weitere Mitgliedschaft als ordentliches Mitglied.

§ 5 Erwerb der Mitgliedschaft

(1) Die Mitgliedschaft ist schriftlich zu beantragen. Bei Minderjährigen ist eine Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters beizufügen. Über den Antrag entscheidet der Vorstand.

(2) Jedes Mitglied ist verpflichtet, eine Anschriftenänderung umgehend mitzuteilen.

(3) Jedes Mitglied ist verpflichtet, einen Bootswechsel anzuzeigen.

§ 6 Beendigung der Mitgliedschaft

(1) Die Mitgliedschaft endet durch
1. Tod
2. Austritt
3. Streichung
4. Ausschluss

Zu 2. Der Austritt kann mit Monatsfrist zum Ende eines Geschäftsjahres formlos aber schriftlich erklärt werden.
Zu 3. Eine Streichung aus der Mitgliederliste kann durch Beschluss des Vorstandes mit Stimmenmehrheit erfolgen, wenn das Mitglied mit zwei Jahresbeiträgen im Rückstand ist und ungeachtet schriftlicher Aufforderung nicht binnen einer gesetzten Frist seiner Beitragspflicht nachkommt.
Zu 4. Auf Ausschluss soll erkannt werden wegen
a) unehrenhaften oder fortgesetzten gemeinschaftswidrigen Verhaltens
b) fortgesetzter grober Verstöße gegen die Satzung, die Ordnungen oder Beschlüsse der Vereinigung
c) Schädigung des Ansehens oder der Interessen der Vereinigung.
Vor dem Ausschluss ist dem Mitglied Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.
Der Ausschluss erfolgt durch Beschluss des Vorstandes mit Stimmenmehrheit.
Die Streichung und der Ausschluss sind schriftlich mitzuteilen.

§ 7 Beiträge

(1) Die Mitglieder sind verpflichtet, die in der Hauptversammlung festgesetzten Beiträge jährlich im Voraus zu zahlen.

(2) Über die Beiträge der juristischen Personen entscheidet der Vorstand.

§ 8 Organe der Vereinigung

(1) Organe der Vereinigung sind
1. die Mitgliederversammlung
2. der Vorstand

Zu 1.
Mitgliederversammlung ist die ordentliche Hauptversammlung. Diese muss mindestens einmal jährlich entweder auf schriftliche Einladung durch den Vorstand oder durch Veröffentlichung in den Folke News mit einer Frist von mindestens 4 Wochen vor dem vorgesehenen Termin unter Angabe der Tagesordnung stattfinden.
Der Mitgliederversammlung obliegt
- die Entgegennahme der Jahresberichte des Vorstandes
- die Entlastung des Vorstandes
- die Neuwahl des Vorstandes, der Ausschüsse und der Kassenprüfer in jedem 2. Jahr
- die Festsetzung der Beiträge und Umlagen und die Genehmigung des Haushaltsplanes
- die Behandlung von Anträgen zur Mitgliederversammlung. Diese müssen bis zum 31. Juli jeden Jahres beim Vorstand schriftlich eingereicht werden; sie sind auf die Tagesordnung zu setzen.

Zu 2.
(1) Zum Vorstand gehören
a) der Vorsitzende
b) der stellvertretende Vorsitzende
c) der Kassenwart gleichzeitig Geschäftsführer
d) der Sportwart
e) der technische Obmann
f) der Pressewart und Folke News Redakteur
g) der WEB-Administrator

(2) Vertreten wird die Vereinigung durch den Vorsitzenden allein.

(3) Der Vorstand hat das Recht, internationalen Verbänden beizutreten.

(4) Der Vorstand ist verpflichtet, in allen im Namen der Vereinigung abzuschließenden Verträge Bestimmungen aufzunehmen, die die Haftung ausschließlich auf das Vermögen der Vereinigung beschränkt.

(5) Der Vorstand ist an die Beschlüsse der Versammlung und den genehmigten Jahresetat gebunden. Der Vorstand kann Etatposten untereinander ausgleichen.

(6) Innerhalb einer Wahlperiode ausscheidende Vorstandsmitglieder können durch den Vorstand kommissarisch ersetzt werden. Sie müssen auf der nächsten Hauptversammlung bestätigt werden.

§ 9 Kassenprüfer

Zu Kassenprüfern sind zwei ordentliche Mitglieder im Wechsel für 2 Jahre zu wählen, die die Aufgabe haben, die Vereinskasse nach Bedarf – mindestens einmal jährlich – zu prüfen und darüber der Mitgliederversammlung Bericht zu erstatten. Festgestellte Unstimmigkeiten sind dem Vorstand sofort zu melden, in begründeten Fällen muss eine sofortige Prüfung durchgeführt werden. Sie beantragen die Entlastung des Vorstandes.

§ 10 Beschlussfähigkeit

1. Mitgliederversammlung
(1) Jede ordnungsgemäß einberufene Hauptversammlung ist beschlussfähig. Jedes erschienene Mitglied ab dem vollendeten 18. Lebensjahr hat eine Stimme.
(2) Beschlüsse, auch Satzungsänderungen, werden mit einfacher Mehrheit gefasst, mit Ausnahme von Abstimmungen gemäß § 16 der Satzung.

2. Vorstand
Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens 4 Vorstandsmitglieder anwesend sind. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des anwesenden Vorsitzenden.

§ 11 Wahl des Vorstandes

(1) Die Wahl erfolgt in der Hauptversammlung für die Dauer von 2 Jahren. Die Wahl des Vorsitzenden und die der übrigen Vorstandsmitglieder kann durch Handaufheben offen durchgeführt werden, es sei denn, es wird geheime Abstimmung von mindestens einem anwesenden Mitglied beantragt.

(2) Erreicht keiner der Kandidaten beim ersten Wahlgang die Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder, ist über beide Kandidaten, die die meisten Stimmen erhalten haben, nochmals abzustimmen.

(3) Die Wahl des Vorsitzenden leitet ein von der Versammlung zu wählendes ordentliches Mitglied.

(4) Nach Ablauf der Wahlperiode führen der bisherige Vorstand sowie die bisherigen Amtsträger die Geschäfte bis zur Neu- bzw. Wiederwahl weiter.

§ 12 Protokolle

Über den Verlauf jeder Hauptversammlung ist ein Protokoll zu führen. Anträge und Beschlüsse sind wörtlich aufzunehmen. Das Protokoll ist vom Vorsitzenden und vom Protokollführer zu unterschreiben. Der Protokollführer/die Protokollführerin wird aus der Mitte der anwesenden Mitglieder auf der Hauptversammlung bestimmt.

§ 13 Regionalflotten

(1) Die DFV sieht die regionale Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder in Flottenbereichen, aufgeteilt auf die Reviere, in denen Nordische Folkeboote gesegelt werden, vor.

(2) Die Gründung einer Flotte bedarf der Zustimmung der DFV.

(3) Auf Antrag von mindestens vier Folkeboot-Flotten, vertreten durch ihre Obleute, muss binnen sechs Wochen eine Mitgliederversammlung durchgeführt werden.

§ 14 Registrierung, Messbescheinigung, Regatten

(1) Die Erteilung der Segelnummern, der Registrierung und der Vermessungsbescheinigung erfolgt durch den DSV.

(2) Die DFV kann Ausschreibungen für Regatten der Folkeboot-Klasse veranlassen.

(3) Für die Regattabeteiligung gelten die Regeln und Ordnungsvorschriften des DSV und des ausschreibenden Vereins.

§ 15 Verwendung der Mittel

(1) Mittel der Vereinigung dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Niemand erhält in seiner Eigenschaft als Mitglied eine Zuwendung oder Vergütung. Hiervon unberührt bleiben Zuschüsse, die Mitgliedern zur Deckung von Auslagen anlässlich ihrer Tätigkeiten für die DFV gewährt werden sowie Aufwandsentschädigungen für Trainer und Übungsleiter.

(2) Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 16 Auflösung der Vereinigung

(1) Die Auflösung der Vereinigung oder die Änderung des Vereinszwecks kann nur von einer hierzu einberufenen außerordentlichen Hauptversammlung mit 2/3 Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder beschlossen werden.

(2) Bei Auflösung des Vereins fällt das Vermögen des Vereins an den Deutschen Segler-Verband e.V., eingetragen in das Vereinsregister beim Amtsgericht Charlottenburg unter der Nummer: 1503 Nz, der das übertragene Vermögen im Sinne dieser Satzung unmittelbar und ausschließlich zur Förderung des Sports zu verwenden hat.

(3) Sofern die Mitgliederversammlung nicht besondere Liquidatoren bestimmt, sind der Vorsitzende und der Kassenwart gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatoren. Beschlüsse über die künftige Verwendung des Vermögens dürfen erst nach Einwilligung des zuständigen Finanzamts ausgeführt werden.

Heiner Schmidt ist tot

von Peter Schütt im Namen der Flotte

Die Hamburger Folkebootsegler trauern. Nach einem kurzen Krankenhausaufenthalt wegen eines Armbruchs ist Heiner im Juli an den Folgen von Nierenversagen verstorben. Noch im reifen Alter von 65 Jahren ließ er sich von uns überzeugen und stieg 2002 von seinem kleinen englischen Kajütboot auf ein neues Folke von Eric um. „Terz“ mit der Segelnummer 938 war sein ganzer Stolz. Heiner, ein eher introvertierter, zurückhaltender Mensch, lebte in unserer Fahrtensegler-“Familie“ so richtig auf. In seinem Pensionärs- und Junggesellendasein wurde es fortan lebendig. Als ehemaliger Philips-Ingenieur sorgte er dafür, dass uns allen ein Licht aufging; nun hatte er Gelegenheit, sein Schiff auf die Einhandsegelei umzurüsten. Mit Liebe zum Detail versuchte er, seine Erkenntnisse auch in der „FolkeNews“ den Segelkameraden weiterzugeben. Heiner wurde 75 Jahre alt. Auf dem Waldfriedhof Buchholz in der Nordheide fand er die letzte Ruhe. Seine Hamburger Freunde werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Klaus Peters
Treuer Freund und Liebhaber des Folkeboots auf seinem letzten Törn

von Hans Hansen

Ich bin gebürtiger Flensburger und einer in der Reihe der News-Redakteure. Den Job übernahm ich damals von Regina Augustin und habe in den folgenden Jahren zusammen mit meinem engen Freund Klaus Peters versucht, das Beste aus dem Job zu machen, weil ich erkannte, wie wichtig ein solches Medium für die DFV war. Ohne Klaus hätte ich mir diese Aufgabe nicht zugemutet und es ist um so vieles leichter und schöner, wenn man im Team arbeitet.

Klaus und ich ärgerten uns oft, wenn wir auf Segeltouren auf der Ostsee junge Leute im Folke trafen, die mit der DFV nichts am Hut hatten und sie „als Club der bösen alten Männer” bezeichneten. Wir wollten, dass die FOLKENEWS allein Grund für viele Folkeboot-Segler und Mitsegler sein sollte, der DFV beizutreten und wurden bei dieser Aufgabe vom damaligen Vorsitzenden Peter Hahn, seinem Nachfolger Ulf Schaarschmidt und dessen Nachfolger Kolle Nielsen, „Klö“ Loffler und Mini Heise mit vollem Engagement unterstützt.

So kam auch das vollständige Archiv der Folke-News von Nr.1 bis heute zusammen, das von unserer Pressestelle verwahrt und ergänzt wird. Auch ein Schatz an unersätzlichem Original-Bildmaterial konnte zusammengetragen werden. Dabei ist die Aufarbeitung der Geschichte des Folkebootes und die unserer deutschen Flotten herausgekommen. Wir konnten vieles an Wissen und Bildmaterial retten, weil wir Männer wie Karl Rehder, Hein Dahlinger, Bruno Splieth u.a. noch interviewen konnten und sie uns bereitwillig neben ihren Erinnerungen auch großzügig ihr wertvolles schwarzweiss-Fotomaterial, Plakate, Skizzen und Zeichnungen überließen. Dabei kam so viel zusammen, dass wir das Jubiläumsjahr zum 50., sowie mit Dieter Loibner das Buch THE FOLKBOAT-STORY, in dem auch der internationale Aspekt des Folkebootes wie nie zuvor zur Geltung kommt.

Während auf unserer „feuchten Wiese“, dem Möhnesee, die DM ausgetragen wurde, verstarb unser treuer, engagierter Freund, Ratgeber und Segelkamerad nach tapferem Kampf gegen seine heimtückische Krankheit. Wir, die Folkebootflotte Möhnesee mit allen Freunden und bekannten des YCM, sowie generationsübergreifend die aktiven Segler aller befreundeten Clubs, die gegenwärtigen Vorstandsmitglieder der DFV und die der vergangenen drei Dekaden sowie alle Mitglieder der DFV, die ihn kannten und schätzten, werden Klaus in ihrer Erinnerung ein ehrendes Andenken bewahren und seiner Familie ihr tief empfundenes Mitgefühl ausdrücken.

Wann wird ein Boot geboren?

von Stefan Goes

Einige werden es bereits in der Presse gelesen haben: Auf der Hanseboot ist ein großer Stand zur Feier des 70. Geburtstages des Folkebootes zu erwarten. Wie kann das sein? Der Vorstand der DFV erklärt es sich so:
Der Prototyp war vor Weihnachten 1941 fertig, zu Wasser gelassen, getauft und probe gefahren wurde das Boot im April 1942.
Die Folkebootzentrale und die Hanseboot feiern also eine Art pränatalen Geburtstag, die DFV sagt: Geburtstag ist, wenn der Kiel ins Wasser kommt und das Boot einen Namen hat.

Richtigstellung FolkeNews 11-2

#1: Der Nachruf auf Niels Siemens stammt aus der Feder von Norbert Schloebohm.

#2: Die Autorin des Artikels „Cool im Schnee und auf dem See“ ist Liane Willibald.

Die Redaktion bittet die Fehler zu entschuldigen.

Mann mit Zeit sucht Boot mit Wurm

Christian Lackner aus Großensee hat „viel Zeit, viel Geschick und dazu auch viel Liebe, die ich in die Restauration eines Folkebootes geben will.“ Wer hat ein Folkeboot oder weiß von einem (beste Zeit, jetzt einen Seglerfreund rein zu reißen!), „das in den letzten Jahren keine Zuneigung erhielt und dringend wieder auf die Ostsee hinaus will.“?

Kontaktanbahnung an:
Christian Lackner
Pfefferberg 10
22946 Großensee
01 72 - 4 09 60 05
Holzboot@pfefferberg-oben.de

Das Folke Modellboot, jetzt auch in 50 cm Länge als Standmodell

Nachdem das 1m-Modell nun schon einige Zeit erfolgreich auf dem Markt ist, wurde die Nachfrage zum kleinen Standmodell immer größer.

So wurde das Modell auf 50 cm verkleinert. Auf Anfrage von Egon Schmitz vom Kieler Yacht Club in Strande nahmen wir sein Holz-Folke als Vorbild. Er wollte das Modell als Hochzeitsgeschenk bauen.

Die Bauweise wurde vom 1m-Modell übernommen. Also auch hier CNC gefräste Spanten und Planken. Das Boot wurde im CAD-Programm gezeichnet und die Bauteile auf der CNC-Fräse gefräst. Das Deck besteht aus Sperrholz mit eingelaserten Fugen. Dies sieht einem Teakdeck täuschend ähnlich. Die Planken und die Kajüte bestehen aus Mahagoni. Hier kann natürlich jeder Eigner das Modell nach seinem Vorbild gestalten. Im Lieferumfang sind auch ein Kiel aus Kunststoff, Mast, Baum, Beschläge und ein gefräster Holzständer. Auf Wunsch ist auch ein Fertigmodell lieferbar.

Bausatz	260 Euro
Fertigmodell	860 Euro

Modellbautechnik Kuhlmann
Feuerdornstr. 3, D-33699 Bielefeld
Tel.: 0 52 02 - 92 57 43, Handy: 01 73 - 5 12 62 31
www.segelboot-modelle.de
E-Mail: scalemodelle@aol.com

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Ludger Jokisch
Erlenweg 2
46459 Rees
Tel. 0 28 51 - 96 60 29

Claus Sporns
Gartenweg 2
23669 Niendorf
Tel. 0 45 03 - 89 13 13
Bootseigner FG 771
Flotte Lübeck

Dan Bauermeister
Wallstr. 4
23966 Wismar
E-Mail:
dan.bauermeister@googlemail.com
Flotte Mecklenburg-Vorpommern

Manfred Voß
Gartenholz 28
22926 Ahrensburg
Tel. 0 41 02 - 4 07 13
E-Mail: 3mbvoss@web.de
Bootseigner FG 886
Flotte Lübeck

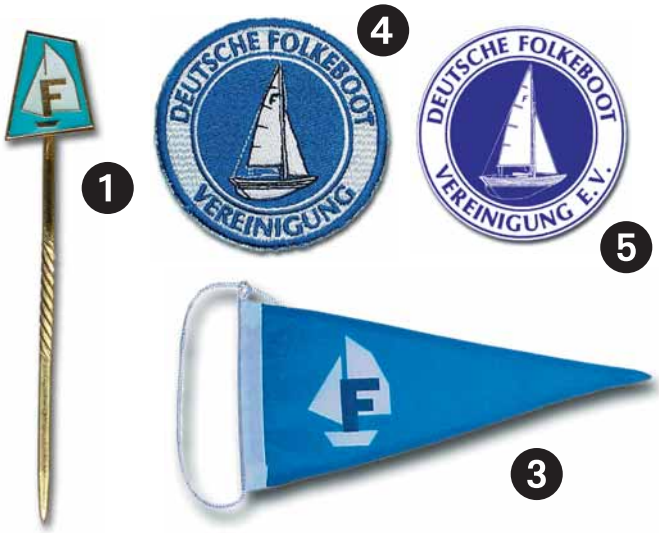
Dirk Heubel
Stübekamp 119
22337 Hamburg
E-Mail: dh@architektheubel.de
Bootseigner FD 28
Flotte Schlei

Hauke Kretschmann
Steinstr. 14
24118 Kiel
Tel. 04 31 - 88 88 70 85
E-Mail: hauke.kiel@gmx.de
Bootseigner FG 723
Flotte Kiel

Björge Dehn
Brahmsallee 41
20144 Hamburg
Tel. 01 72 - 1 64 35 37
E-Mail: bjoergedehn@gmx.de
Flotte Eckernförde

Setzt euch bitte mit den Neumitgliedern in eurer Flotte in Verbindung!

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

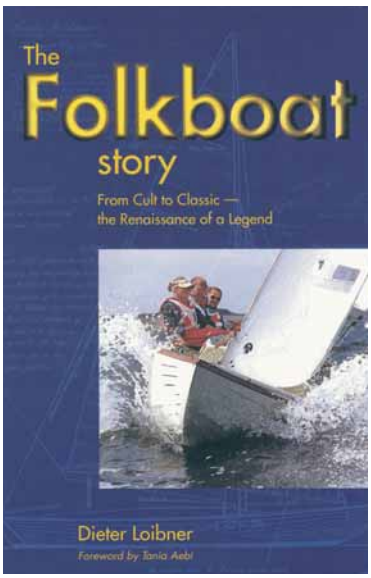


1	Anstecknadel	Euro	12,00
3	Folkebootstander	Euro	9,50
4	Folkebootaufnäher	Euro	7,50
5	Autoaufkleber	Euro	1,50
7	Weste (nur XL und XXL)	Euro	25,00

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

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



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.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung FOLKENEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminkalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in technischer und sportlicher Hinsicht, so wie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegeln etc.

Der Vorstand
1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyraweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
1.vorsitzender@folkeboot.de
2. Vorsitzender
Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738, mobil 0171/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de
Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
0 41 01/4 61 33, miniundhilka@kabelmail.de
Sportwart
Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 04624/800875,
folke-klaus@t-online.de
Pressewart/Redaktion
Dr. Stefan Goes
Lindenstraße 23a, 23558 Lübeck
mobil 0177/7701160, Fax 0451/8818509
presse@folkeboot.de
Internet-Obmann
Harald Koglin, Neuwerker Weg 22 A, 14167 Berlin, Tel. 030-8177733,
hkoglin1@t-online.de.
Technische Obfrau
Traute (-Maria) Genthe, Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel, 0431/372236, Fax 0431/372247,
E-Mail: traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

Eigner	Euro 60,–
Mitsegler	Euro 30,–
Schüler, Studenten	Euro 10,–
Jugendliche	Euro 0,–

Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
BLZ: 210 700 24, Kto.-Nr.: 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
Stefan Klabunde, Tel. 030/305 12 89
klabunde-s@snafu.de
Am Pichelssee 57, 10595 Berlin
Bodensee
Rainer Willibald, Tel. 07735-1240
rainer.willibald@t-online.de
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen
Eckernförde
Dr. Norbert Lins, Tel. 04351-81529
Dorfstraße 10, 24360 Barkelsby
dr.lins@t-online.de
Essen
Horst Klein, Tel. 02 08/2 66 37
obmann@folkeboote-essen.de
Mülheimer Str. 275, 46045 Oberhausen
Flensburg
Dr. Robert Winkler, Tel. 04 61/182190
info-an@dr-robert-winkler.de
Friedrichstr. 41, 24937 Flensburg
Hamburg
Ute Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
chefin@folkeboot-hh.de
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg
Kiel
Walther Furthmann, Tel. 0431/396234 p und 0431/6486152 d, wf466@gmx.de
Friedrichsruher Weg 160, 24159 Kiel
Lübeck
Britta Rosehr, Tel. 01 70/9 03 72 13
b.rosehr@freenet.de
Zwinglistraße 2, 23568 Lübeck
Möhnesee
Wilfried Sürth, Tel. 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse, Tel. 038204/15363
rido@folkeboot-mv.de
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf

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

Möhnesee
Wilfried Sürth, Tel. 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Schlei
Klaus Kahl, Tel. 04624/800875
folke-klaus@t-online.de
Dachsgang 8, 24848 Kropp
V-Mann Folke Junior
Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 40/28056205
hartwig@sulkiewicz.de
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg

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:
Dr. Stefan Goes
Lindenstraße 23a, 23558 Lübeck
mobil 0177/7701160, Fax 0451/8818509
presse@folkeboot.de

Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 61/9 00 17-0, Fax 9 00 17-20
www.mussack.net · info@mussack.net

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 9. 12. 2011

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

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

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

Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

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

Deutsche Post
PRESSEPOST

Der schönste Platz für große Geschichten. Die Bibliothek von Paschen.

Mehr Infos unter paschen.de und
facebook.com/paschen.companie

Paschen

Paschen & Companie GmbH & Co. KG Stromberger Str. 27 D-59329 Wadersloh