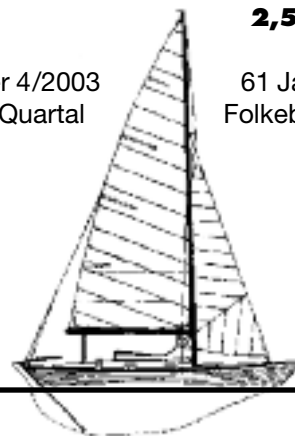


# FOLKE NEWS

Nummer 4/2003  
4. Quartal

2,50 €

61 Jahre  
Folkeboot



• Protokoll der JHV 2003

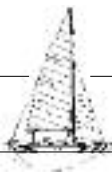
Seite 4

• Nordlandfahrt in Ottars Kielwasser

Seite 11

• Tipps vom T.O.

Seite 18



Die neue Sporteinrichtung.



Wir gehen voran!

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



**Folkebåd**centralen a.s  
KERTEMINDE

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

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

Ob Fahrten- oder Regattasegel—Für Ihr schnelles Folkeboot:

*Beilken Segel*

Beratung, Verkauf und Reparatur-Service in eigener Werkstatt



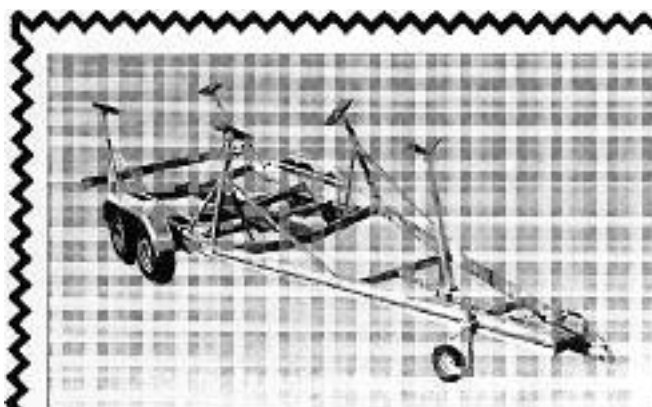
HUSTAN SEGELTECHNIK-TEAM  
**Jörg Hustan** Segelmachermeister  
Berlin/Brandenburg  
Mühlenstr. 5, D-14979 Großbeeren  
Telefon 033701/56605 · Fax 56606



Ihr ganz persönlicher Segelmacher

**Beilken**

9/97/030



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

Zuschriften an ...

**HARBECK** Ihrem Boot zuliebe

Herrmann Harbeck, Fahrzeugbau GmbH

63329 Wising am See, (08681) 40 90, Fax (08681) 40 92 09

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



# Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

*Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler,*

Das Jahr ist fast vorbei. Die FolkeNews 4/2003 liegen vor Euch und Ihr genießt mit Euren Lieben die Vorweihnachtszeit. Über die neueren Entwicklungen in unserer Flottenvereinigung informiert Euch ausführlich das in dieser Ausgabe der News abgedruckte Protokoll der Jahreshauptversammlung in Heringdorf auf Usedom, so dass ich auf Einzelheiten nicht ein-

gehen muss. Im Namen aller Mitglieder bedanke ich mich bei Reinhard Dauer, unserem Kapitän vor Ort, für die Organisation dieser Versammlung und bei Martin Ziegler für die Erstellung des Protokolls.

Euch ausgeschiedenen „Pressefritzen“, Hans-Heinrich Hansen und Klaus Peters, die Ihr leider in Heringdorf nicht anwesend wart, sage ich auch auf diesem Weg im Namen der DFV, aller Mitglieder und des Vorstandes vielen Dank für die großartige Arbeit,

die Ihr in den vergangenen sechs Jahren für unsere Vereinigung geleistet habt. Ihr habt großen Anteil an dem positiven Bild, in dem sich unser Folkeboot und unsere Vereinigung in der Öffentlichkeit darstellt.

Unserem neuen Pressewart Michael Hundrup wünsche ich viel Erfolg in seinem Amt und freue mich gemeinsam mit den „alten“ Vorstandskollegen auf eine gute Zusammenarbeit.

Euch Folkebootseglerinnen und Folkebootseglern und



Euren Familien wünsche ich eine schöne Vorweihnachtszeit, ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr

*Euer 1. Vorsitzender  
Karl-Peter Nielsen*

# Auf Wiedersehen, liebe Folkeboot-Seglerinnen und Segler!

Mehr als sechs lange Jahre habe ich Euch zusammen mit meinem Co-Autor Klaus Peters das Folkeboot, seine Menschen und das ganze „Drumherum“ auf nationaler und internationaler Ebene vorgestellt und berichtet.

Dabei blieb aus der Sicht mancher (siehe Grußwort unseres 1. Vorsitzenden in Heft 3/03) trotz unserer Bemühungen eine „deutlich flottere Darstellung des Folkebootes in der

NEWS“ auf der Strecke!

Das bedauern wir und unser Nachfolger wird versuchen, aus unseren Fehlern zu lernen und es besser zu machen.

Dabei ist die FolkeNews ein Spiegelbild der Aktivitäten der einzelnen Flotten und ihrer mehr oder weniger schreib- und fotografierwütigen Mitglieder.

Dass es Super-Bilder gibt, haben wir Euch auf der Ti-

telseite unseres Jubiläumshefes gezeigt, in dem leider ebenfalls viel zu sehr in der Vergangenheit herumgestochert wurde anstatt den sportlichen Charakter des Folkebootes und seine „geklinkerte Dynamik“ herauszustellen.

Na, Schwamm drüber! In knapper Freizeit auf dem Notebook zusammengeschriebener Quark war's dann doch nicht nur, und dass dabei in enger Zusammenarbeit mit

einem international renommierten Autor ein richtiges Buch, „The Folkboat-Story“ (leider nur in englischer Sprache), herauskommen sollte, ist auch nicht übel.

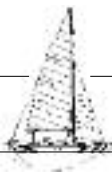
Deshalb zum Abschied unsere Bitte: Unterstützt unseren Nachfolger mit guten Fotos und Storys! So habt Ihr stets eine gute, interessante und lesbare NEWS!

Und weil zum Abschied unter Freunden stets ein kleines Geschenk gehört, hier ein Bild von jungen Folkeboot-Seglerinnen auf der Kieler Förde, leider nur schwarz-weiß und von einem Zeitungsbild der Kieler Nachrichten abgescannt, so wie wir es Euch gerne in Farbe auf der Titelseite der NEWS präsentiert hätten. Aber leider sind wir ohne Unterstützung der Kieler Flotte trotz vielen Bemühungen einfach nicht an das Foto herangekommen.

*Euer ehemaliges PR-Team*

*Hans-Heinrich Hansen  
und Klaus Peters*





## Protokoll der JHV 2003 in Heringsdorf auf Usedom

### **Begrüßung durch den Vorsitzenden**

Pünktlich um 14 Uhr eröffnet der 1. Vorsitzende Dr. Karl-Peter Nielsen die JHV 2003.

### **Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Mit 55 anwesenden Mitgliedern wird die Beschlussfähigkeit festgestellt. Protokollführer ist Martin Ziegler von der Flotte Ost.

### **Ehrungen und Gedenken**

Die Versammlung gedenkt in einer Schweigeminute den seit der letzten JHV verstorbenen Mitgliedern Karl Heinz Dedenz (Berlin), Hinrich Bracker (Kiel), Gunnar Geburek (Kiel), Hans Jörg Huber (Bodensee) und Dr. Detlef Olowson (Berlin).

Seit 1978 (25 Jahre) DFV-Mitglied sind Wolfgang Ewert, Fritz Lübke, Klaus Offermann und Helge Schröder.

Mit zwei Folkeboot-Halbmodellen bedankt sich die DFV beim ausscheidenden Pressewart H.-H. Hansen und bei Klaus Peters für ihre hervorragende sechsjährige Öffentlichkeitsarbeit.

Außerdem dankte der Vorsitzende den ausgeschiedenen Flottenkapitänen Jochen Weber (Essen), Gerd Vogler (Flensburg), Hans-Jürgen Bendig (Eckernförde) und Rainer Birkenstock (Berlin) für ihr Engagement und wünscht den neuen Flottenchefs Horst Klein, Holger Reimer, Hinnerk Blenkner und Michael Rhodus viel Spaß und Erfolg im Amt.

### **Bericht des 1. Vorsitzenden**

Dr. K.-P. Nielsen hebt die DM in Schwerin als sportlichen und gesellschaftlichen Höhepunkt hervor, bewertet den weiteren Mitgliederzuwachs als positiv, ebenso den neuen Druckvertrag für die Folke News, deren Qualität jeder selbst beurteilen könne.

Kritik gibt es an einigen Verfahrensweisen der NFIA, wo es bei der Zusammenarbeit noch Handlungsbedarf für den Vorstand gebe. Mit den Worten: „Mit so einer Mannschaft ist es nicht schwer Vorsitzender zu sein.“ bedankt er sich beim Vorstand und den Flottenkapitänen.

### **Bericht des Sportwartes**

#### **REGATTAAUSRÜSTUNG**

Stefan Rosehr informiert über die folgende, absolut notwendige Regattaausrüstung, da es bei der DM viele Mängel gab:

1. 3 Messmarken am Mast
2. 1 Messmarke am Großbaum (hinten)
3. Anschlagschrauben am Lümmelbeschlag und Unterliekstrecker
4. Anschlag vor und hinter dem Mastfuß
5. 12 kg Anker mit 25 m Leine
6. Schleppleine wird in Ausschreibung meist zusätzlich gefordert
7. 2 Festmacher, zusammen 20 m
8. 1 Schwimmweste pro Person
9. Steckschotten, Tür, 91 Pütz
10. Schubladen, wenn sie im Messbrief eingetragen sind
11. DSV Vermessungsplakette
12. Building Fee Plakette der NFIA oder der SSA

#### **BUILDING FEE PLAKETTE**

Seit 1996 müssen alle neuen Folkeboote eine BF-Plakette der NFIA haben, GFK-Boote mit Bj. vor 1996 eine Plakette der SSA. Holzboote, die vor 1996 gebaut wurden, sind insofern von dieser Regelung befreit, als dass bei den vielen verschiedenen Werften und Eigenbauten oft nicht mehr nachvollzogen werden kann, wie, wo, wann und ob die Lizenzgebühren gezahlt wurden.

#### **DM 2004**

Der Sportwart informiert darü-

ber, dass die DM nächstes Jahr vom Grömitzer YC ausgerichtet wird. Zeitgleich findet dort auch die DM der Varianta-Klasse statt.

#### **GOLDPOKAL 2004**

Der GP findet vom 12.-16.7. in Niendorf statt. Die Westseite des Hafens wird für die Folkes komplett geräumt, so dass genug Platz für ein gemütliches nebeneinander im Hafen ist. Der veranstaltende Verein freut sich auf die Ausrichtung dieser hochrangigen Wettfahrtserie.

#### **TRAVEMÜNDER WOCHE**

Kurz nach dem GP findet im gleichen Revier die TW statt. Der Veranstalter verspricht den Folkeseglern eine neue, eventuell sogar eigene Regattabahn („Bravo“).

#### **INTERNET**

Stefan informiert über die wachsende Beliebtheit des Bootsmarktes auf [www.folkeboot.de](http://www.folkeboot.de) und möchte in der nächsten Saison die Ranglisten- und Regattaergebnisse programmgestützt aktualisieren und in einheitlicher Form darstellen. In diesem Zusammenhang bittet er die Veranstalter folgende Punkte in den Ergebnislisten nicht zu vergessen: Veranstaltung, Segelnummer, Vor- und Nachname, sowie Verein der Steuerleute

#### **RANGLISTE 2003**

Es wurden 29 Ranglistenregatten mit 105 Wettfahrten gesegelt und 96 Steuerleute haben sich qualifiziert. Die ersten 10 Steuerleute werden auf der JHV mit Rum und Silbertellern durch den Sportwart geehrt:

10. Platz: Michael Kuke
9. Platz: Jerry Hustan
8. Platz: Stefan Rosehr
7. Platz: Nico von Bosse
6. Platz: Rainer Kiewning
5. Platz: Andreas Blank
4. Platz: Hinnerk Blenkner

3. Platz: Rainer Willibald
2. Platz: Ulf Kipcke
1. Platz: Walter Furthmann

#### **FOCKBAUM**

In einer kurzen Diskussion, um die Auslegung der Class Rules wird geklärt, dass der Fockbaum beim Wiegen des Bootes an Bord zu sein hat.

### **Bericht des Technischen Obmanns**

#### **FOLKEBOOTCENTRALEN**

Der TO Christian Goecke „Kiki“ berichtet über viel Verwirrung im ersten Amtsjahr bei der Auseinandersetzung mit Praktiken der Folkebootcentralen. So wurden von dort Segel ohne blaue Vermessungsknöpfe und mit unleserlichen Vermesserstempeln vertrieben. Folgende Kennzeichen muss ein Regattasegen aufweisen:

Blauer Knopf oder lesbarer Stempel mit Segelmaßen und Unterschrift vom Vermesser.

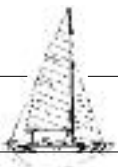
Roter Knopf der NFIA.

Probleme gab es auch mit der Werbeaufschrift „FOLKBOAT.DK“ auf Großbäumen, was auf Regattabahnen nicht zulässig ist.

Sehr verwirrend war ein Briefwechsel mit Erik Andreasen, das eigene GFK-Boot des TO's betreffend. Da das Boot vor 1996 gebaut ist, müsste es eine Building Fee Plakette der SSA haben, welche aber nicht vorhanden ist. Es kam heraus, dass über 100 Boote ohne Plakette ausgeliefert wurden, die somit rechtlich keine Folkeboote sind. Betroffene Eigner möchten sich beim TO melden. Der Vorstand und die NFIA arbeiten an einer Lösung zur „Legalisierung“ dieser Boote.

#### **BEGRÉ**

Nach langem Ringen und viel Überzeugungsarbeit hat die Schweizerische Folkebootwerft von Roland Bgré die Lizenz zum Bau ihrer schönen Holzboote beantragt, so dass Bgré-Bauten in Zukunft auch vermessungsfähig sind.



## FOLKEBOOTPLÄNE

Die Baupläne liegen jetzt auch als digitalisierte Version vor. Für den Bau eines Original-Bootes sind allerdings nach wie vor nur die gedruckten Pläne von der NFIA zulässig.

## NFIA

Die diesjährige JHV der NFIA fand ohne deutsche Beteiligung statt. Einladung und Information über zu entscheidende Regeländerungen erging kurzfristig, am Vorsitzenden der DFV vorbei, direkt an unseren TO, ohne die Möglichkeit von Absprachen in der DFV. So getroffene Entscheidungen spiegelten nicht die Meinung der deutschen Folkebootsegler wieder, wird vom Vorstand, insbesondere vom TO und Sportwart kritisiert und ist deshalb in Zukunft abzulehnen. Trotzdem gab es einige Regeländerungen, allerdings nur solche, an denen die fehlenden deutschen Stimmen nichts hätten ändern können:

### 1. Beschluss:

Gravierende Regeländerungen können nur noch alle 4 Jahre, nach den Olympischen Spielen beschlossen werden.

### 2. Beschluss:

Das max. Tuchgewicht ist aufgehoben.

### 3. Beschluss:

Großbäume dürfen 5 mm breiter gebaut werden.

### 4. Beschluss:

Alugroßbäume müssen min. 9 kg wiegen, für das Profilgewicht gibt es noch keine Einigung.

## ABSTIMMUNGEN

Die anwesenden Segler stimmen darüber ab, ob folgende Vorschläge zu Regeländerungen in die nächste NFIA-Versammlung eingebracht werden sollen:

1. Der Vorschlag, einen stützenden Baumniederholer zuzulassen wird abgelehnt.
2. Der Vorschlag, Ausreithilfen zuzulassen, wird nach kontroverser Diskussion abgelehnt.

## Bericht des Pressewartes

Da der nun ausscheidende Pressewart H.-H. Hansen verhindert ist, verliest der 1. Vorsitzende dessen Jahresbericht. Darin zieht H.-H. Hansen eine positive Bilanz seiner mehrjährigen Pressearbeit, dankt für die Unterstützung und Zuarbeit aus Leserkreisen und empfiehlt Michael Hundrup als Kandidaten für seine Nachfolge. Insbesondere hebt er das hohe Niveau unserer Zeitung, das neue, prägnante Emblem, das Jubiläumsheft zum 60. Folkegeburtsstag und das Erscheinen

von „The Folkboat Story“ hervor. Mit der 4. Ausgabe 2003 wird sich das Presseteam H.-H. Hansen und Klaus Peters aus dem Amt verabschieden und wünscht der DFV weiterhin eine gute Entwicklung.

## Bericht des Kassenwartes

### BILANZEN UND STATISTIK

In gewohnt lockerer Weise erläutert Hans-Jürgen Heise „Mini“ die Mitgliederstatistik und Kassenbilanz, welche den Anwesenden auch in schriftlicher Form vorliegt.

Die Mitgliederzahl der DFV ist

im vergangenen Jahr auf 740 gestiegen, es gab 33 Austritte, 5 Mitglieder verstarben und 3 sind verschollen. Im Durchschnitt sind wir alle nur ein halbes Jahr älter geworden und nun genau 51,6 Jahre alt.

Alle Posten der Bilanz werden von Mini verständlich erläutert, Abweichungen der Ausgaben vom Etat erklärt, so wurde zum Beispiel der Druck einer neuen Mitgliederliste auf das nächste Jahr verschoben. Bei vielen Posten lagen wir unter dem geplanten Etat, Mehrausgaben gab es z.B. bei den

## DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT- MÖLLER



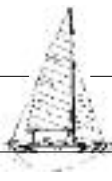
### NEW FUNCTION - NEW CLASSIC - CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

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





Sportaktivitäten, wo diese Gelder sicher auch am sinnvollsten angelegt sind. Dies, noch ausstehende Rechnungen für die Folke News und die positive Mitgliederentwicklung führte zu einem Haushaltsüberschuss. Insgesamt stehen die Finanzen der DFV durch Rücklagen auf Festgeld- und Girokonto, Warenbestände an div. Folkebootartikeln und noch offene Beiträge auf einem soliden Fundament.

### FOLKEBOOTARTIKEL

Neu, über die DFV zu erwerben, sind eine gefütterte Weste für 25,- € und eine Windjacke für 31 €. Beide mit gesticktem Folkeloge und bei Mini zu bestellen.

### Bericht der Kassenprüfer

Norbert Schlöbohm berichtet, dass die Kassenprüfung zusammen mit dem 2. Kassenprüfer Nils Siemens am

27.10.03 stattfand und keinerlei Beanstandungen ergab.

### Entlastung des Vorstandes

Der 1. Kassenprüfer stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstandes.

In offener Abstimmung erfolgt die einstimmige Entlastung durch die Versammlung.

Anschließend erfolgt eine 20-minütige Pause.

### Neuwahlen

#### NEUWAHL DES 1. VORSITZENDEN

Der 2. Vorsitzende Klaus Löffler „Klö“ schlägt Dr. K.-P. Nielsen zur Wiederwahl vor, andere Bewerber gibt es nicht. Die Wahl durch die Versammlung erfolgt einstimmig.

#### NEUWAHL DES KASSENWARTES

H.-J. Heise wird ohne Gegenkandidat zu Wiederwahl vorge-

schlagen und einstimmig gewählt.

#### NEUWAHL DES SPORTWARTES

Stefan Rosehr wird zur Wiederwahl vorgeschlagen und ohne Gegenstimmen gewählt. Einen anderen Kandidaten gibt es nicht.

#### NEUWAHL DES PRESSEWARTES

Der neue Kandidat für das Amt des Pressewartes Michael Hundrup stellt sich kurz der Versammlung vor. Er segelt seit 3 Jahren ein eigenes Holzfolkeboot auf dem Möhnesee und ist durch den ausgeschiedenen Pressewart H.-H. Hansen zur unserer Bootsklasse gekommen.

Als Holzbootliebhaber segelte er davor eine klassische H-Jolle. Zusammen mit seiner Frau Birgit freut er sich darauf das Presseamt in ruhigen Zei-

ten (kein Jubiläum etc.) zu übernehmen und weiterhin mit Leben zu erfüllen. Er verspricht uns eine interessante und abwechslungsreiche FolkNews, sofern die Flotten reichlich Zusammenarbeit liefern.

Michael Hundrup wird einstimmig zum Pressewart gewählt.

#### NEUWAHL DES 1. KASSENPRÜFERS

Auch N. Schlöbohm stellt sich zur Wiederwahl und wird von der Versammlung einstimmig bestätigt.

### Bericht Vice Chairman NFIA

Bezugnehmend auf die vom TO schon angesprochene Problematik von Abstimmungen in und mit der Nordic Folkboat International Association erklärt Stefan Rosehr die Prozedur der Regeländerungen wie folgt: Zuerst kommt ein Änderungsvorschlag von irgendeinem

## Wir sorgen für Vortriebe



### Unser Service:

- Bootsservice und Bootsreparaturen
- Wartung von Rettungswesten
- Motorenservice und Reparaturen
- Segel- und Persenningreparaturen

- Funktionsbekleidung von allen namhaften Herstellern
- Rettungswesten von Secumar, bfa, Sostechnik..
- Harbeck Bootstrailer
- Persenninge, Beschläge, Yacht- und Jollenzubehör
- Garmin und Navman GPS Geräte
- Fritz-Segel und Honda-Außenborder



## Der Wassersportladen

Querenburger Str. 25 • 58455 Witten • Tel.: 02302 21113

[www.der-wassersportladen.de](http://www.der-wassersportladen.de)



Der Vorstand DFV zog eine positive Bilanz 2003.

Segler in die nationale Hauptversammlung, wo sich die entsprechende Nation eine Meinung pro oder contra dazu bildet. Wenn die Mehrheit diese Änderung möchte (bei uns diesmal nicht) werden die anderen Nationalverbände darüber informiert, um in ihrer JHV oder gegebenenfalls über eine Meinungsumfrage in der Verbandszeitung darüber abzustimmen. Die nationalen Vertreter können nun bei der nächsten JHV der NFIA zum Goldpokal mit den Stimmen ihres Landes abstimmen. Deutschland hat z.Z. 5 Stimmen- eine für das Land und je eine für 100 Boote im Verband. Gibt es nun eine 2/3 Mehrheit für eine Regeländerung, geht das Ganze an den technischen Ausschuss zur Überprüfung und Ausformulierung. Auch der Skandinavische Seglerverband SSA hat noch ein Vetorecht. Danach geht der ausformulierte Vorschlag über die NFIA zurück in die Nationalverbände und dann wieder zur NFIA. Alle 4 Jahre

zu Olympia kann eine Änderung erfolgen. Da dieser Verfahrensweg nicht eingehalten wurde, in dem nur der TO ganz kurzfristig, ohne die Möglichkeit einer deutschen Meinungsbildung, mit den schon im Bericht erwähnten Änderungsabsichten konfrontiert wurde, nahm der Vice Chairman nicht an der letzten JHV teil.

### DM 2004 und folgende

#### DM 2007

Der Vertreter des YC Radolfzell, Rainer Willibald von der Flotte Bodensee, stellt die Bewerbung zur DM 2007 vor. Der Verein wurde 1912 gegründet, hat 800 Mitglieder, 130 Bootsliegeplätze, eine Mehrzweckhalle und ein schönes Vereinsgelände mit Clubhaus und Campingmöglichkeit. Das Regattateam verfügt über reichliche Erfahrungen mit Deutschen Meisterschaften (z.B. H-Boote, Dias, Starboote, etc.). Die Windverhältnisse sind meistens günstig, da bei der

vorherrschenden Westwindlage wenig Ablenkung herrscht. Probleme mit der Bodenseezulassung gibt es nicht, da alle Boote zentral vom Veranstalter angemeldet werden. Für den anschließenden Segelurlaub besteht die Möglichkeit Außenborder mit Zulassung zu leihen.

Dias von Luftaufnahmen des Reviers unterstützen die Bewerbung.

Die Abstimmung ergibt 4 Enthaltungen und keine Gegenstimme.

#### DM 2005

Der 2. Vorsitzende trägt im Auftrag des Schlei Segel Club dessen Bewerbung für die DM 2005 vor. Der Verein möchte mit dieser damit sein 100jähriges Bestehen krönen. Viele Worte muss er nicht machen, da der Verein und Revier durch namenhafte Folkebootsegler und Veranstaltungen hinlänglich bekannt ist.

Die Abstimmung ergibt eine Enthaltung und keine Gegenstimme.

#### DM 2006

Es wird der Vorschlag gemacht für die DM 2006 den Warnemünder SC zu gewinnen. Nach einigem für und wieder erklärt sich Klaus Löffler bereit, mit dem Regattaleiter des WSC in der nächsten Saison über eine Bewerbung zu sprechen. Warnemünde ist insbesondere den Berliner Seglern als Super-Segelrevier und das Regattateam als kompetent bekannt.

Der Essener Flottenkapitän Horst Klein erzählt von Plänen, eine Meisterschaft auf dem Iselmeer auszutragen, welche allerdings noch in den Kinderschuhen stecken.

Eine Entscheidung gibt es heute nicht, es bleiben die Bewerbungen im nächsten Jahr abzuwarten.

#### JHV 2004

Dr. K.-P. Nielsen stellt als Bewerber für die nächste JHV die Flotten Schlei und Essen zur Abstimmung. Essen setzt sich bei der Abstimmung mit 22 gegen 18 Stimmen durch.

### Haushaltsbeschluss

„Mini“ erklärt den Haushaltsvoranschlag, welcher sich an den Zahlen 2002/03 und den Erfahrungen der letzten Jahre orientiert. Da im letzten Geschäftsjahr ein Überschuss erwirtschaftet wurde, der auch aus noch offenen Rechnungen resultiert, liegen die geplanten Ausgaben etwas über den Einnahmen. Die Beitragsordnung wird beibehalten.

Die FolkeNews sorgt für Diskussionsstoff als der Vorschlag kommt, diese als Web Site und nicht mehr gedruckt zu verbreiten. Viele Mitglieder hätten wir nur wegen der FN, ist das stärkste Gegenargument. Allgemein spricht sich die Versammlung für die FN in ihrer jetzigen Form aus und so wird auch der Vorschlag sie 4-farbig zu drucken erst mal „vertagt“. Der Haushalt wird einstimmig beschlossen.

### Verschiedenes

#### BESTENTRAINING

Horst Klein macht den Vorschlag wieder ein Bestentraining mit führenden Ranglisten Teilnehmern zu veranstalten. Dies trifft auf Zustimmung und wird von Sportwart in die Planung mit aufgenommen.

#### CREWZAHL

Zu einer kontroversen Diskussion führt der Vorschlag, ab Ranglistenfaktor 1,25 die 3-Mann-Besatzung als Pflicht einzuführen. Auch wird diskutiert, ob grundsätzlich ein Wechsel zwischen 2- und 3-Mann-Crews möglich sein soll. Nach einigem hin und her wird der Antrag zurückgezogen.

#### WEB SITES DER FLOTTEN

Über den Vorschlag, die einzelnen Web Sites der Flotten gleichartig zu gestalten bzw. ihnen eine einheitliche Startseite zu geben, kann keine Einigung erzielt werden.

Die Versammlung endet um 17.55 Uhr.

Martin Ziegler, Protokollführer



## Michael Hundrup, Flotte Mönhese Neuer Pressewart!

Liebe Segelkameraden, Folkeboot-Freunde, Leser der Folke-News, liebe Mitglieder!

Erst zwei Jahre bei der DFV und schon so eine Verantwortung! Jetzt habt Ihr mir die Folke-News und die Pressearbeit anvertraut. Wie man so etwas macht, weiß ich einigermaßen, und das Thema, unser geliebtes Folkeboot und alles, was wir damit machen, wird mir die Arbeit versüßen. Auch die Herausforderung reizt mich, die „News“ noch attraktiver, informativer und unterhaltsamer zu gestalten, sowie die DFV pressemäßig nach außen zu profilieren. Und mein Vorgänger Hans hat mir versprochen, weiterhin zu helfen.

Kurz zu meiner Person: ich bin Kaufmann, 39 Jahre, verheiratet mit Birgit, die ebenso folkebegeistert ist wie ich. Ihr habt einen Binnensegler von der Mönheflotte als Pressewart, der zur bekennenden Holzbootfraktion gehört, gerne Regatten fährt, nur nicht gern auf der Autobahn mit dem alten Schiff (F-Ger 723, ex S-1121 Bj. 68). Mein Verein ist der Westfälische Yachtclub Delecke (WYD). Beruflich bin

ich selbständig – Ihr wisst ja: selbst und ständig – und habe daher leider wenig Gelegenheit zu auswärtigen Regatten oder gar längeren Fahrtentörns.

Deshalb brauche ich viele Beiträge von Euch aus allen Bereichen des Folkeboot Lebens. Lebendige Regattaberichte mit vielen sportlichen Details, Reviernews, erzählt von Euren schönsten Urlaubstörns, von Euren Kindern auf dem Folke, bringt mir Salzgeschmack von der Küste, diskutiert neue und alte Technik, zeigt Eure aufregendsten und stimmungsvollsten Fotos! Erzählt, schimpft (nicht zuviel mit mir), fachsimpelt, schwärmt, dichtet! Ihr alle seid „Folkes Stimme“, ich will versuchen, sie durch unsere Sprachrohre hörbar zu machen. Und in den „News“ immer wieder unsere Begeisterung für unser kerniges Boot, den Sport und die Kameradschaft zu feiern. Damit man sie auch über unsere Vereinigung hinaus spürt und versteht, warum es heißt „Folkeboat Forever!“ Also: ich zähle auf Euch!

*Euer  
Michael Hundrup*

Die Folkeboot-Flotte Kiel machts vor: So setzt man das Folkeboot perfekt unter großem Medien-Echo in Szene!

## Prominenten-Regatta mit starkem Medien-Echo

Die „Blau-Gelbe Kanne“ wurde zum 3. Mal ausgetragen

Die „Blau-Gelbe Kanne“ ist eine Spass-Regatta, die bereits zum 3. Male vom FDP-Ortsverband Strande in der Strander Bucht ausgetragen wurde. Diesmal ging es nicht um Ranglisten-Punkte. Es gab auch keine Protest-Möglichkeiten. Man segelte nur so zum Spaß um die Wette! Eine tolle Sache und eine willkommene Trainingsmöglichkeit zur nahem DM!

Die Meldeliste von inzwischen zwanzig Booten beweist, wie viel Spaß diese nachahmenswerte Veranstaltung allen Beteiligten bereitet. Der Preis ist auch nicht von Pappe: gekämpft wird um eine riesige silberne Kanne, gegen die sich selbst der Americas-Cup als kleine Vase ausnimmt.

Das Startgeld beträgt nur 20 € und wird wie einige freiwillige Spenden für einen sozialen Zweck verwendet. Am Samstagabend gab's Bier und Grillfleisch gratis, dazu Gelegenheit, aus nächster Nähe mit den Promis Guido Westerwelle und Wolfgang Kubicki mal ein Wort von Folkeboot-Segler zu Folkeboot-Segler zu führen.

Wolfgang Kubicki hat im Laufe dieser Veranstaltung Spaß am Folkeboot bekommen und plant, mit einem eigenen Boot die Regatta-Szene aufzumischen. Guido Westerwelle bietet sich als zuverlässiger Schotte an.

Hier die Ergebnisse: Die Spitze bildeten erwartungsgemäß Holli Dittrich, Ulf Kipcke, Hinrich Bleckner und Sigi Busse. Zwar mischten auch einige andere in der Spitze mit, aber an der Punktzahl erkennt man die Spitzen-Segler.

- |                     |       |
|---------------------|-------|
| 1. Holli Dittrich   | 7 P.  |
| 2. Hinrich Bleckner | 7 P.  |
| 3. Ulf Kipcke       | 8 P.  |
| 4. Egon Schmidts    | 17 P. |
| 5. Sigi Busse       | 19 P. |
| 6. Jansen           | 26 P. |
| 7. Karsten Lübbe    | 28 P. |

Wer also im Sommerloch mit dem Folkeboot an der Kieler Förde Spaß haben möchte, der sollte diese Serie künftig nicht verpassen, zumal sich Sponsor BMW mit tollen Polo-Hemden und anderen Geschenken wirklich nicht lumpen ließ!

*Fritz Lübbe, FG 353*







Es gibt Schwachstellen im Rigg des Folkebootes. Von einer soll hier die Rede sein: Die Jumpstage. – Defekte Jumpböcke, gebrochene Jumpstagspreizen und deren Querverbinder sind heutzutage nur noch selten die Folge falscher Montage. Häufiger aber sind sie die Folge von Materialermüdungen. Wenn ein Folkeboot längere Zeit von hohen Wellen herab in das nächste Wellental kracht, muss das Rigg dabei immense ruckartige Belastungen verkraften. Das kann zum Bruch führen, z.B. der Jumpstagspreize. Ein solches Vorkommnis macht der Crew Angst, es muss aber auch auf See nicht das Ende des Törns bedeuten.



## Aus der Folkeboot-Praxis: Vorkehrungen für den Notfall

Wenn der Bruch auf der Regattabahn passiert – was häufiger geschieht – ist er in der Regel das Ergebnis einer Kollision, zumeist unter Verletzung des Wegerechts an der Kreuz. Es gibt aber auch unfreiwillige Berührungen von Masten beim Bojenrunden, wenn ein Boot sich in der Abdeckung eines anderen plötzlich aufrichtet. Auch das ausweichpflichtige Luvboot ist in dem Moment so hilflos wie das „Opfer“, dessen Jumpstagspreize bei der Berührung der Masten bricht. Das Boot hat dann kaum eine Chance, die Wettfahrt zu beenden. Es geht für die Crew also viel eher um die Frage, wie sie ohne noch mehr Schaden den Hafen erreicht, um die Reparatur vorzunehmen.

Ich empfehle den Versuch, den gefährdeten Mast-Topp mit Hilfe des Achterstages auf dem Vorschiff zu stabilisieren. Der Achterstagdraht ist einerseits zu lang, um einfach vorn belegt werden zu können, andererseits aber zu kurz, um ihn unter dem Vorschiff durchzunehmen und gegen Abrutschen zu sichern. Also wird der Draht auf jeden Fall beim Belegen auf der Vorschiffsklampe durch Kinken leiden. Das ist aber nachrangig bei der Gefahr eines Mastbruchs. Der Draht kann später leicht ersetzt werden.

**B**eobachtungsbeispiel: Im Hafen von Kerteminde sah ich ein Folkeboot von der schwedischen Westküste mit gebrochener Jumpstagspreize einlaufen, gebrochen an der Kreuz im Norden um Seeland

herum. Der Mast hatte die Tortur tatsächlich überstanden. Ich frage mich, warum die Mannschaft sich diese Hängepartie zugemutet hat. Sie hätte auch den nächstgelegenen Hafen anlaufen können. Hätte sie --- ja, wenn zwei Dinge an Bord gewesen wären: Eine Reservepreize, fertig angepasst und gebohrt, und ein Bootsmanns-Stuhl. Das Holz für die Spreize, meist Esche, findet man selten in entsprechender Qualität auf einer dänischen Kutterwerft oder bei den Kleinfischern. Höchstens mal als Pinne, Flaggenstock, Pikhaken oder Riemen. Im Baumarkt aber zur Not auch als Schaufel- oder Axt-Stiel. Viel Spaß beim Schnitzen!

**F**rage: Wie oft hast du selber mit dem Problem gebrochener Jumpstagspreizen zu tun gehabt? Antwort: In zwei Fällen waren wir selber die Opfer auf der Regattabahn. Im ersten Falle, beim Goldpokal in Kerteminde, haben wir mit einem Extremschlag unter der Küste Schutz gesucht. Wir erreichten den Hafen deshalb lange nach Ablauf der Protestfrist. Wie hätte ich die Jury überzeugen können, einen Antrag auf Wiedergutmachung trotzdem verspätet anzunehmen? Mich erinnert das jetzt daran, dass Andreas Christiansen in einem anderen ähnlichen Fall (in Gilleleje) Erfolg gehabt hat. Ich meine, er fuhr zur Reparatur sofort in den Hafen, kehrte zur nächsten Wettfahrt auf die Bahn zurück und beantragte Wiedergutmachung. Mit Erfolg!

In einem zweiten Fall, in diesem Jahr auf der Elbe, haben wir versucht, nach Kollision und gebrochener Jumpstagspreize die letzten 20 Minuten der Wettfahrt zu überstehen, weil wir einen recht steifen Mast haben. So konnten wir mit viel Glück einen kleinen Vorsprung ins Ziel retten. Zwar haben wir das Achterstag gelöst, aber wir haben uns gescheut, es ganz loszunehmen und auf dem Vorschiff zu belegen. Der Seegang war mir einfach zu stark, um jemand ohne Lifegurt nach vorn zu schicken. Als wir dann später den Mast gezogen und den demolierten Beschlag gesehen haben, wussten wir, dass wir einen guten Schutzengel zu Seite hatten!

In zwei weiteren Fällen haben wir mit einer Reservespreize uns und anderen aus der Flotte aus der Patsche geholfen. – Der eine Fall kann jedem passieren, der mit einem Folkeboot längsseits geht und dabei helfende Hände in Anspruch nimmt, weil vielleicht das Manöver danebenzugehen droht. Alle Mann stehen dabei auf der einen Seite des Bootes, das gleiche auf dem anderen Boot – und schon berühren sich die Riggs ganz kurz, während ein Boot noch etwas Fahrt hat, und die Spreize ist gebrochen.

In einem anderen Fall war der Seegang im Hafen so heftig (SW-Sturm stand direkt in die Einfahrt), dass zwei Folkeboote sich mit den Riggs verhakten und prompt eine Spreize brach.

Wenn Sie demnächst Ihre Reserveteile an Bord ver-

stauen, dann besteht vielleicht eine kleine Chance nach „Murphy's law“, dass Sie heil aus der Patsche kommen.

Jeder, der dem Folkeboot hervorragende Seetüchtigkeit attestiert, muss wissen, dass es außerdem einen Schwachpunkt im Rigg gibt, der höchsten Belastungen im Wege steht: Der 10-mm-Bolzen, der den Mastbeschlag im Mast verankern soll, arbeitet sich mit der Zeit durch das Holz nach unten. Ein Grund, warum ich denke, dass am Ende der Alumast überleben wird.

*(Anm. der Red.: Siehe hierzu den Punkt Mastbolzen im Artikel über Mastpflege vom TO Kiki Goecke)*

Klaus Pollöhn  
Flotte Hamburg

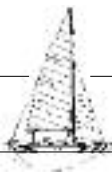
**Schnelle Segel  
für Ihr Folkeboot**

...finden Sie neben  
Regattaerfolgen,  
Trimm Tipps und  
Preisen unter:  
[haase-segel.de](http://haase-segel.de)

**HAASE SEGEL**

Der Segelmacher Ihres Vertrauens.

Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde  
Telefon 04502/2038 • Telefax 04502/2315  
[www.haase-segel.de](http://www.haase-segel.de) • [www.banks-sails.de](http://www.banks-sails.de)  
E-mail: [info@haase-segel.de](mailto:info@haase-segel.de)



## Steife Brise auf kurzen Bahnen Böiger Elbausklang mit zwei Wettfahrten

**T**ermine sind knapp auf der Elbe. Besonders zu Saisonbeginn und -ende raufen die Hamburger Vereine sich um jedes Wochenende. So kollidierte auch dieser Elbe-Ausklang mit dem „Senatspreis“ am Sonnabend und der „Sanduhr“ am Sonntag. Die Folge sind geänderte Bahnen und verminderte Meldezahlen, denn wie man auf zwei Hochzeiten nicht tanzen, so kann man auf zwei Regatten nicht starten.

**W**ollte man es am Sonntag, dem 21. September, dennoch etwas sportlicher haben, so mussten zwei Wettfahrten gesegelt werden. Hatten Frühaufsteher zunächst noch auf „Flautenregatta“ getippt, so änderten sich die Verhältnisse bis zu den beiden Starts ab 10.00 Uhr gründlich. Ein starker West hatte bis dahin den Morgendunst beiseite gefegt. Gegen den Flutstrom kreuzend queren die immerhin 33 gemeldeten Yachten in zwei Starts die Ziellinie zwischen dem Start- und Zielschiff „Osplid II“ und der grünen Tonne 121.

**E**lbbabwärts wird manches Vorsegel verkleinert, etliche Großsegel gerefft. Aus dem heiteren, locker bewölkten Himmel fallen überraschend heftige Windstöße ein. Einige Boote werden regelgerecht erst flach gelegt und dann über das back stehende Vorsegel zur Wende gezwungen.

Harte Luvkämpfe aber auch das Ansteuern und Runden der Wendemarke östlich Lühesand werden so zur Herausforderung von Schiff und Crew. Das Tempo bei Kursänderungen ist enorm, und Kollisionen werden oft nur um Haaresbreite vermieden. Wegen des starken Windes segeln auf der anschließenden Geraden nur wenige mit Spinnaker ins Ziel. Die zweite Wettfahrt kann bereits um 12.00 Uhr angekündigt werden. Die Startlinie liegt wieder an der Süd vor dem Hanskalbsand. Dabei legt „Turbemus“ einen 0-Start hin! Nun gilt es, vor dem Wind und mit der letzten Flut so zu segeln, dass man der Abdeckung durch die Konkurrenz entgeht. Die Mehrzahl der Teilnehmer bleibt zunächst im Feld, das sich erst allmählich auseinander zieht. Eine der heftigen Böen erwischt „Midian“ unter Spi und drückt sie so auf die Seite, dass die eine Schot fahren gelassen werden muss. Während sich das Boot wieder aufrichtet, macht sich das Segel selbständig, doch die Crew lässt sich nicht aus der Ruhe bringen und fängt es unversehrt wieder ein.

**N**ach Runden der Tonne EZ 2 vor Blankenese geht es nach einem Schlag in das Mühlenberger Loch mit dem Elbstrom gegen den steifen Wind auf harter Kreuz zurück. Das Feld zieht sich auf der kur-



Das erfolgreichste Hamburger Folkeboot der Saison 2003: „Fun“, Gebrüder Pollähn (SVAOe) beim Zieldurchgang vor dem Hamburger Yachthafen. Foto: Jürgen Kluth

zen Strecke weit auseinander, dennoch kommt es immer wieder zu haarstäubenden Begegnungen, die im Falle des Folkebootes „Fun“ und Sprinta Sport „Lila Pause“ auch zu einer Kollision mit anschließendem Protest führen. Bei Sonnenwetter, angenehmen Temperaturen und viel Wind ein sportlicher Regattausklang auf der Elbe.

Seglerzeitung 12/2003

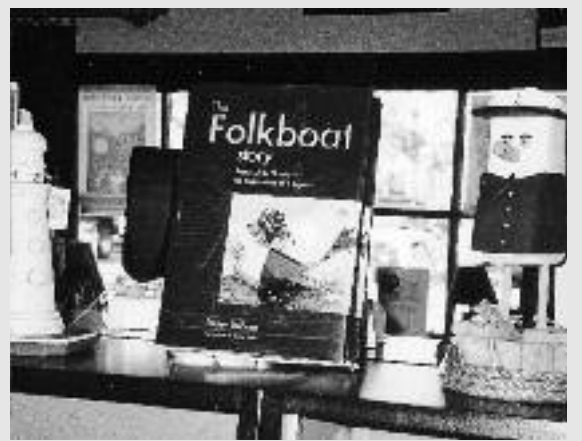
### Die Ergebnisse:

**Folkeboote:** I. „Fun“ Gebr. Pollähn (SVAOe); **J 35:** I. „Pax“ Stryi (BSC); **ORC I:** „Roxy“ Neumann (SCOe), II. „Turbemaus“ Raddatz (SVAOe); **ORC II:** I. „Astartea“ Satz/Juo (BSC/MSC), II. „Sinus“ Athmer (BSC); **Yardstick I:** I. „For Fun“ Drögemüller (BSC), II. „Softy“ Streppe (ESV), III. „Luzie“ Helms/Wilkens (ESV); **Yardstick II:** „Akka von Kebnekajse“ Lampe (SVAOe), II. „Tentakel“ Müller (SVAOe); **Albin-Express:** I. „Anne Bonny“ Gustafsson/Lippeck (SVAOe), II. „Mrs. Jones“ Wrede (SCOe).

## Unser „Folkeboot-Buch“

in einem Laden in Victoria, BC, Canada gesehen!

Unser Segelfreund und Folke-News-Leser Erich Sabel und Familie entdeckten das Buch „The Folkboat-Story“ in einem Buchladen in British Columbia und sandte uns freundlicherweise dieses Foto zu. In Deutschland ist das Buch leider nur im Internet unter [www.amazon.de](http://www.amazon.de) zu erhalten und eine Ausgabe in deutscher Sprache lässt weiter auf sich warten, weil hierzulande das Interesse zu gering eingeschätzt wird.





Liebe NEWS-Leser, heute präsentieren wir Euch den Törnbericht unseres Folkeboot-Kameraden Jürgen Griese aus Schleswig. Von der Schlei aus ging es auf eigenem Kiel hinauf an Norwegens Küste bis zu den Lofoten auf die Höhe von Narvik!

Dass es sich dabei trotz des Jahrhundert-Sommers um eine tolle sportliche Leistung handelt, steht sicherlich auch bei eingefleischten Regatta-Seglern außer Frage. Wer einmal selbst auch bei gutem Wetter in dem Atlantik-Schwell vor Norwegens Küste gesegelt hat, weiß wovon ich rede.

Und dass Jürgen auch Regatta-Seglern einen nicht uninteressanten Vorschlag unterbreitet, werdet Ihr in dem nun folgenden Bericht von ihm persönlich erfahren!

Wir wünschen Euch viel Spaß und vielleicht regt der Bericht den einen oder anderen von Euch zur Nachahmung oder Kontaktaufnahme mit Jürgen Griese an.

## Nordlandfahrt in Ottars Kielwasser im Folkeboot zum Polarkreis

Im äußersten Nordwesten des FolkeNews-Landes liegt ein bedeutender Hafen aus grauer Vorzeit. In seinem modernen Schaufenster, dem Wikinger Museum Haithabu, ragt kühn der Steven eines einst 32 m langen Schiffes auf. Seine Bauweise käme jedem Folkebootsegler auf den ersten Blick bekannt vor, denn das Folkeboot ist ein spätes Produkt der nordischen Schiffsbautradition.

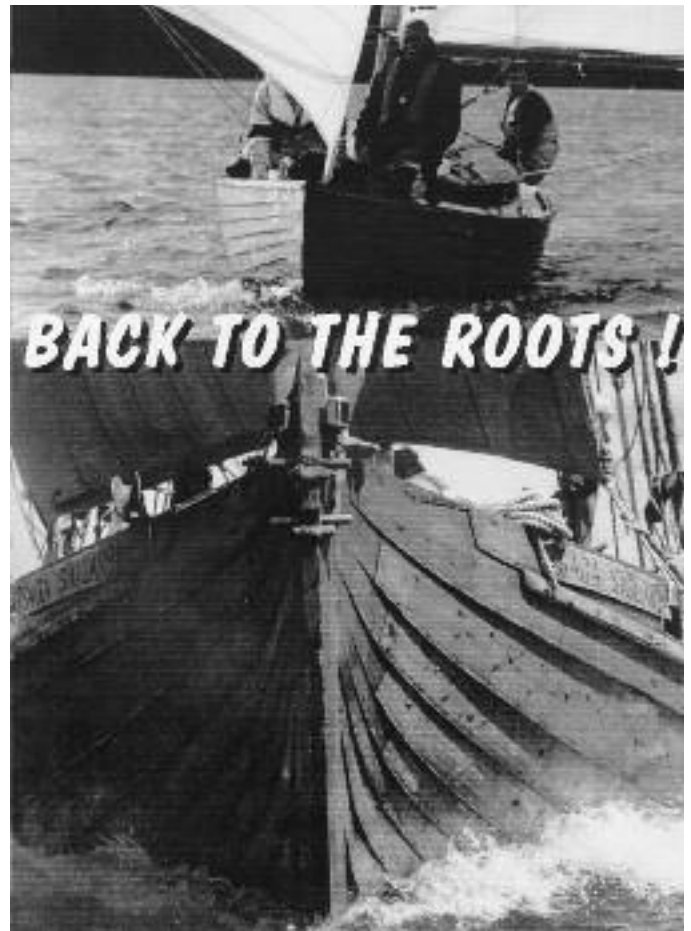
Von 1989 bis 1995 schwamm sogar eine knapp zehn Meter lange Replik des Gokstad-Seksærings aus dem Hügel am Oslofjord vor der Schiffsalle im Hafen des ehemaligen Hedeby, wie die Skandinavier es nennen. Seitdem schwimmt sie während des Sommers im See des Wall-Museums in Oldenburg/Holstein. Die „Ratatoskr“, so ihr Name nach einem Eichhörnchen in der Sage, stellte auf eindrucksvolle Weise eine Verbindung zwischen den ausgestellten Funden im Hause und der großen Wasserfläche her. Sie hauchte dem alten Handelshafen zwischen Nord- und Ostsee erstmals seit den alten Tagen für wenige Jahre wieder ein wenig Leben ein. Das Original ist in der Wikingerschiffshalle in Oslo zu besichtigen.

Nächstes Jahr jährt sich zum 1200. mal die erste über-

lieferte Erwähnung des Namens Haithabu in den fränkischen Reichsannalen. Ein Anlass, sich erneut als Segler Gedanken über die Entstehung der genial konstruierten Schiffe der Nordleute zu machen. Sie waren bestens den nordeuropäischen Segelrevieren mit den technischen Mitteln ihrer Zeit angepasst und selbstverständlich eine eigenständige Entwicklung in ihrer Region. Ihre genialen Konstrukteure und Baumeister standen auf der gleichen Stufe wie Karl Feltz oder Tord Stunden, die unvergessen sind und deren Werke wir bewundern und nutzen.

An der Entwicklung der verschiedenen Wikingerschiffstypen waren entscheidend die sie segelnden Seeleute mit ihren Erfahrungen beteiligt. Um den wikingerzeitlichen Seeleuten und Konstrukteuren auf die Schliche zu kommen, müsste es also von größtem Wert sein, ihre Reviere ausgiebig zu ersegeln. Am besten mit getreuen Repliken ihrer gefundenen Originale selbst. Aber ein Folkeboot tut es zur Not natürlich auch!

Von einem dieser Seeleute des neunten Jahrhunderts, sein Name war Ottar, ist uns ein Bericht über seine weiten Handelsfahrten überliefert. Ottar war beheimatet in der Gegend



um Tromsø. Er beschreibt eine Forschungsfahrt nach Norden bis ins Weiße Meer und Handelsfahrten nach England an den Hof von King „Alfred the Great“ und nach dem südnorwegischen Handelshafen Skiringesheal, heute Kaupang bei Larvik, und von dort nach Hedeby. Einen der erfahrenen Wikingerkapitäne und Fernhändler, die den Hafen von Hedeby anliefen, kennen wir also mit seinem Namen. Was lag näher, als in seinem verwehten Kielwasser mit meinem Folkeboot „Arwakr“ und seinem Beiboot „Alswidr“ von ihrem Heimathafen Hedeby nach Norden zu segeln?

Am 11. Juni 2003 war „Arwakr“ fertig ausgerüstet und „Alswidr“, mit einer CO<sub>2</sub>-Flasche als Rettungsfloß präpariert, auf das Kajütdach gezurrt. Mit Backstagsbrise ging es einhand los und in sechs Törns bis Skagen: Schleswig, Kappeln, Schleimünde, Lundeborg, Korshavn, Sæby, Skagen. Die 245 sm legten mein genügsamer Wind-Styrbjörn, ein Windruder vom Typ Pacific Light,

und ich mit einem Schnitt von 4,9 kn zurück. Maßgeblichen Anteil an dieser hohen Geschwindigkeit hatte auch mein neuer Teleskopbaum, so dass die Genua des IF optimal genutzt werden konnte.

In Skagen stoppte dann erst einmal ein ausgewachsener West-Sturm für sieben Tage unsere flotte Fahrt – tröstlich nur für die Hafengebiete, denn für die der einsame Folkebootsegler mit seinem kleinen Boot mit sechs mal 100,- bzw. 120,- DKR/Tag der gewinnbringendste Nothafengeldzahler von allen. Die letzte Nacht nach Abflauen des Sturmes ankerte ich vor den Dünen westlich des Hafens. Das Warten auf besseres Wetter war mir schwer gefallen. Ich hatte es mit weiten Wanderungen in den Dünen, zur Odde hinaus und einem Besuch im Heimatmuseum dieser, über Jahrhunderten von Sandverwehungen geplagten Fischersiedlung ausgefüllt. Ein großer Ausstellungsraum dort ist tapeziert mit Ehrenurkunden und Verdienstmedaillen der Altvorderen des



19. Jahrhunderts, als es den Hafen noch nicht gab, für Rettungen aus Seenot.

**A**m 26. Juni um 5.15 Uhr lichtete ich bei nördlichen Winden um 3 Beaufort den Anker, segelte um das Riff und ging Kurs West hoch an den Wind. Es herrschte reger Schiffsverkehr am sandigen Nordkap der Kimbrischen Halbinsel, aber die Sicht war gut und im Masttop glänzte die selbst gebaute gelbe Kugel von 50 cm Durchmesser mit dem Radarreflektor darin. Logbucheintrag um 9.05 Uhr: „Türkisfarbenes Skagerrak und 'Arwokr' rennt!“

**H**ier eine Strophe aus dem Grimmirlied der Edda zur Erklärung meiner beiden Schiffsnamen:

Arwokr und Alswidr  
Sollen immerdar  
Sacht die Sonne führen.  
Unter ihre Bugen  
Bargen milde Mächte,  
die Achsen, Eisenkühle.

**I**ns Deutsche übersetzt bedeuten die Namen „Frühwach“ und „Allgeschwind“. Als zeitgenössische Illustrationen dieser Vorstellungen unserer Vorfahren von der Bewegung der Sonne können die Trundholmwagen und der axtförmige Bildstein Nr. 91 aus Mästermyr in den Nationalmuseen in Kopenhagen und Stockholm gelten. Letzterer zeigt unter einem großen Sonnenrad zwei Pferde und zwei Seepferdchen (siehe Abb. oben).

**G**egen 15.00 Uhr war es dann leider vorbei mit dem schönen Nordwind und

dem munteren Traben des Sonnenpferdes. Immerhin hatte er uns 45 sm über das Skagerrak gebracht. Aber im Keller wartete ja der zuverlässige Diesel, der seit Hedeby nur insgesamt eine halbe Stunde gelaufen war. Nun übernahm der gefräßige Elektro-Styrbjörn, ein Pinnenpilot von Navico, das Ruder. Nur eine leichte Dünung bewegte die See. Den Rand der Norwegischen Rinne, die während der Eiszeiten, als Helgoland ein Felsen in der Norddeutschen Tiefebene am Unterlauf der Elbe und England samt Irland noch keine Inseln waren entstanden, hatten wir bereits überschritten. Unter unserem Kiel waren 200 m Wasser. Vom Himmel brannte die Sonne. In alle Richtungen leuchtete das helle Gelb von „Arwakrs“ Rumpf und seiner Kugel im Masttop.

**R**undherum Schiffe in dauernd wechselnden Peilungen. Zehn Minuten unter Deck waren schon zuviel. Aber die Lage blieb bei guter Sicht unter Kontrolle, bis gegen 18.45 Uhr die Peilung eines Schiffes vier Strich Bb. voraus sich nicht ändern wollte und die Silhouetten immer größer wurde. Schließlich konnte ich Männer auf der Luke arbeiten sehen und das Motorengeräusch des holländischen „MS Ladon“ hören. Es machte immer noch keine Anstalten, seiner Ausweichpflicht nachzukommen. Offensichtlich war sein blinder Hydraulik-Styrbjörn allein am Ruder. Um Schlimmeres zu verhüten, drehte ich schließlich nach Bb.

ab und hinter ihm herum. Zurück blieben zwei Fragen: „Warum dieses Zusammentreffen, wo doch rundherum etliche Quadratseemeilen frei waren?“ und „Was ging in den Hirnen der auf der Luke arbeitenden Seeleute vor?“ Mindestens einer muss uns doch gesehen haben.

**G**egen 22.30 Uhr ging die Sonne unter. Ringsherum bleierne See. Eine halbe Seemeile an Stb. lief ein Color-Line Express mit sehr hoher Geschwindigkeit auf Gegenkurs an uns vorbei. Auf seinem Radarschirm wird Arwokr wie eine große Fahrwassertonne erschienen sein. Kurz darauf gingen im Schwell nacheinander beide Decks unter Wasser. Zum Glück war der Petroleumkocher schon wieder aus und der schwarze Tee für die Nacht in den Thermoskannen bereit.

**E**s folgte eine ruhige, kurze Nacht mit regem Schiffsverkehr unter der Norwegischen Küste, weit im Norden. Über uns ein klarer Sternenhimmel und unter uns jetzt 500 m Salzwasser. Gegen Mitternacht standen wir vor dem Kristiansand-Fjord. Die Lichter der Stadt waren über dem Horizont zu sehen. Wir motorten mit W-Kurs weiter. Gegen 4.30 Uhr ging die Sonne auf und eine Stunde später liefen wir um Ryvingen Fyr herum in den

Mannefjord ein. Um 6.40 Uhr fiel im hintersten Zipfel des Fjordes, etwa 1,5 sm westlich von Mandal, unser Anker.

**R**undherum endlich Stille in der 3 m tiefen Bucht mit gerade ausreichend Platz zum Schwoien. Felsiges Ufer mit Wald, eine Wiese, Heuballen und Vieh. Rotbraune Bootshäuser, ein Dutzend weißer Schwäne im flachen Wasser gründelnd davor. Meine müden Augen nahmen sie als eine regattesegelnde Flotte von Folkebooten war. Norwegen war erreicht! Ein Gefühl tiefer Dankbarkeit erfüllte mich. Für einen Einhandsegler zählt eben alles mindestens doppelt. Erschöpft kroch ich in die Koje.

**N**ach zwei weiteren Tagen mit Flaute, aber auch acht Stunden guten Segelwindes, waren Lindenes, Lista und die weitere, nach Westen völlig ungeschützte und deshalb gefürchtete SW-Küste Norwegens passiert und nach dem Zwischenhafen Listahamna Tananger erreicht. Dann kehrte in diesem herrlichen Sommer bis nach Bodø hoch brauchbarer Segelwind nur noch sehr selten wieder, wenn auch in „Grimms Märchenstunde“ (Wetterbericht) häufiger davon die Rede war.

**O**bwohl im imaginären Kielwasser Ottars se-





geland, gönnte ich mir jetzt einen ersten Abstecher vom roten Faden unserer Nordlandreise. Mit „Alswidr“ im Schlepp ging es, bei Gegenwind natürlich, in den Lysefjord hinein. Großartige Kulisse mit bis zu 1000 m hohen steilen Ufern zu beiden Seiten. Gleich nach der Biegung an der Einfahrt ein letzter bescheidener Ankerplatz an Stb., dann nur noch sehr tiefes Wasser zwischen Felswänden. Eine echte Falle bei westlichen Starkwinden, denn die Holzpier und das natürliche Ufer am Ende in Lysebotn böte dann keinen Schutz mehr für Boote, die am Strand nicht aufgezogen werden können. Wer könnte die 20 sm dann wieder aufkreuzen? Also 1:0 für „Ratatoskr“, mit der wir übrigens die gut 1500 sm bis Bodø hätten segeln können, mit Ausnahme der Umrundung von Stadlandet unter den gegebenen Verhältnissen vielleicht. Aber auch dort wußten die Wikinger früher Rat. Doch dazu später!

Im Karmsund kam es dann zu einer harten Kreuz gegen einen NW 5. Eine Umlenkrolle des ersten Reffs riss vom Baum. Dagegen half das zweite Reff, das kurz zuvor sowieso angesagt war. Abends dann eine Tonne in einer ruhigen Bucht nahe bei Avaldsnes, dem legendären Hof König Harald

Schönhaars. Auf der kleinen Insel Bukkøy gibt es dort heute die Rekonstruktion eines wikingerzeitlichen Hofes mit einem 25 m langen, schiffsförmigen Wohnhauses. Ein großer „Naust“ (wikingerzeitliches Bootshaus) ist noch geplant. Die Geschichte der Insel Karmøy, die das Westufer des Karmsundes bildet, ist geschichtsträchtiger Boden bis in die Steinzeit zurück und in den Sagas verbunden mit den Königen Augvald Hjörleif, Halv, Erik Blodøks, Håkon den Gode, Olav Tryggvason, Olav Haraldson (der Heilige) und anderen Wikinger-Helden.

Der Karmsund, für alle Schiffe, die nicht außen herum segeln, der Zugangsweg nach Norden, soll Norwegen seinen Namen gegeben haben. An seinem Nordausgang steht heute noch auf einem Hügel ein etwa drei Meter hohes Steinkreuz aus den frühesten Tagen der Christianisierung Norwegens, genannt „Krosshaug“. Wenig nördlich davon, am vermuteten Grabplatz von Harald Schönhaar, errichtete man 1872 zur Erinnerung an Norwegens Einigung „Haraldshaugen“, einen großen Obelisken. Umgeben von 29 kleinen, einen für jeden der mittelalterlichen Norwegischen Stämme.

In Bergen war ich am 11. Juni rechtzeitig vor „Tyske Bryggen“, dem historischen Hansekontor zur Stelle, um meinen Sohn Olaf vom Bahnhof abzuholen. Nun hatte ich auch unterwegs gute Gesellschaft. Die Arbeit konnte durch zwei geteilt werden und ich mich voll auf die schwierige Navigation im inneren Fahrwasser konzentrieren. Wir ließen keinen interessanten und landschaftlich reizvollen Weg aus. Geschützte Plätze, für die immer kürzer werdende Nacht, gab es in Fülle.

Während der ganzen Reise lief ich 43 Ankerplätze, Naturhäfen und Häfen an. „Horsvåg“ im Süden der Insel „Ytre Sulen“ sei hier als Beispiel beschrieben. Am späten Vormittag waren wir aus



Es war schön zu leben,  
da du lebstest.

Pablo Neruda

Ein großes Seglerherz hat aufgehört zu schlagen

## Karl Rehder

\* 28. Dezember 1911 † 3. Dezember 2003

Wir sind sehr traurig

Bernd und Gesa Grohmann, geb. Rehder  
mit Jan-Philipp und Susanne

Uwe und Birgit Stößner, geb. Rehder  
mit Annika

Käte Schönwald

22880 Wedel, Gerhard-Hauptmann-Straße 55

Wir haben am Donnerstag, dem 11. Dezember 2003, in der Kapelle des Blankeneser Friedhofes in Sülldorf, Abschied genommen.

Statt freundlich zugedachter Blumen und Kränze bitten wir um eine Spende zugunsten der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“, Konto-Nr.: 1 07 46 72 00 bei der Bremer Bank (BLZ 290 800 10), Vermerk K. Rehder.

### Raudaschl-Nautic GmbH & Co. KG

Telefon: 06138/2333, 3053  
Telefax: 06138/3053-40  
E-Mail: [sails@raudaschl.co.at](mailto:sails@raudaschl.co.at)  
<http://www.raudaschl.co.at>

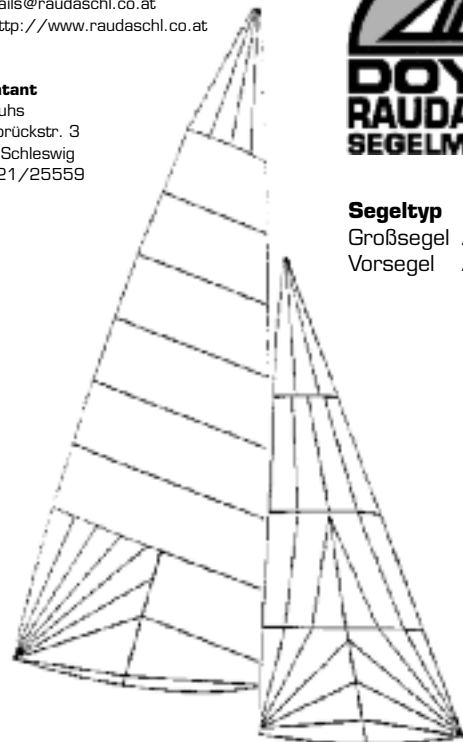
#### Repräsentant

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



#### Segeltyp

Großsegel A23KSR  
Vorsegel A23TRT



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

DIE QUALITÄT DER ERFOLG DAS VERGNÜGEN



einem kleinen, mit Häusern umstellten Naturhafen im SW von „Toska“ ausgelaufen und mussten wegen Flaute bei strahlender Sonne und allerbesten Sicht motoren. Nachmittags liefen wir in die „Sognesjøen“, der Einfahrt in den riesigen „Sognefjord“, ein. Im Osten die Silhouetten zahlreicher gebirgiger Inseln in Grautönen abgestuft hintereinander. Seit Ende der fünfziger Jahre kenne ich von einigen Reisen mit dem Folke Junior die Westschwedischen Schären bis zur Norwegischen Grenze. Jetzt hatte ich den Eindruck, mich in einer Riesen-Ausgabe jener schönen Landschaft zu befinden.

**G**egen 17.00 Uhr war der „Stensund“ erreicht. Von seiner Westküste ging es durch eine enge, versteckte Einfahrt. An ihrem Ufer standen ein altes Lagerhaus und eine kleine Hütte. Dann öffnete sich eine Bucht von etwa 100 m Durchmesser. Sie war rundherum von hohen Felsen umstanden. Bei 11 m Wassertiefe fanden wir guten Ankergrund. Die Stille wurde nur vom Geräusch eines kleinen Wasserfalls unterbrochen. Hinter einer etwas breiteren Felsspalte leuchtete eine grüne Wiese.

**S**o stelle ich mir den äußersten Wach- und Nothafen der vereinigten Wikinger-Flotten des Sognefjordes vor. Strategisch ideal gelegen, auch für Reisen nach Übersee, den Shetlands, Färöer, Island, Grönland und Vinland. Sicher, mit ausreichend Süßwasser und Platz für Zelte bei längeren Wartezeiten ausgestattet und verborgen für Fremde, selbst wenn sie durch den engen „Stensund“ segeln sollten.

**W**ir lagen kaum eine halbe Stunde vor Anker, da näherte sich in einem kleinen Boot ein freundlicher, pensionierter Seemann, der kürzlich die Hütte gekauft hatte, und schenkte uns zwei Dorsche. Er hatte sie gerade draußen für uns geangelt. Wir revanchierten uns mit zwei Dosen Bier und schon war ein langes, anregen-

des Gespräch in Gang. Als wir am folgenden Vormittag unter der Genua an seiner Hütte vorbeiliefen, lief er sofort winkend auf seine Veranda. Wir hatten den Eindruck, uns von einem glücklichen und zufriedenen Menschen zu verabschieden.

**N**un darf man sich durch gutes Sommerwetter nicht über den Charakter der Norwegischen Küste täuschen lassen. In gewissen Bereichen, die im Seehandbuch auch beschrieben sind, wo also die schützenden Schären fehlen und der

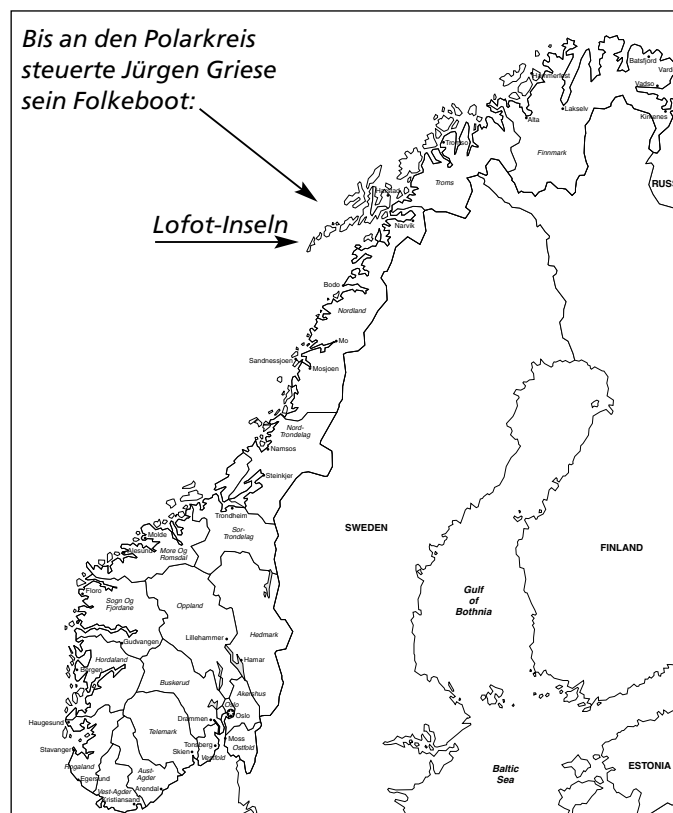
nach spiegelglatter See auf eine lange Dünung von N, die wir uns nicht erklären konnten. Eineinhalb Stunden später beim „Buholmen“ Leuchfeuer, an einem vorgelagerten Felsen wie an einer Wendemarke vor der Stirn „Moby Dicks“ vorbeilaufend, entblöbte sich dann schlagartig des Untiers Kern. Innerhalb von fünf Minuten wurde aus Flaute ein NNE 5 mit chaotischem, 2 m hohem Seegang.

**S**chnell waren das Großsegeln mit einem Reff und die

Grenzbedingungen gewesen. Es hätte nicht weiter aufbrisen dürfen. Das ist aber vor „Stadlandet“ häufig der Fall, der dann aber mit einem Wikingerboot leichter zu meistern wäre als mit einem Folkeboot – auf überraschende Weise allerdings. Weit östlich der Heultonne Gamla, also hinter dem Kopf des imaginären „Moby Dick“, an seiner Bauchseite, liegt der kleine Ort Drage. Dort wurden in alten Tagen die Boote aufgezogen. Sozusagen über den „Schwanz des Wales“ geschleppt und im geschützten Vanylvsfjord wieder eingesetzt. Von dort ist der Weg nach Norden auch bei schlechtem Wetter wieder offen.

**W**ir haben die „Ratatoskr“ im Rahmen eines Wandertages mit einer Klasse der Kreisberufsschule Schleswig allein mit ihrer achtköpfigen Crew versuchsweise 2 km durch den Wald und dann an Schloß Gottorf vorbei zur Schlei geschleppt. Das war ganz locker im Fußgängertempo möglich, indem ein Dutzend Kanthölzer immer wieder vor das Boot gelegt und ab und zu mit Schmierseife bestrichen wurden. Ich habe noch heute, zehn Jahre später, das dumpfe „Bumm Bumm – Bumm Bumm“ des harten Eichenkiels auf den weichen Kanthölzern im Ohr. Wir sollten erkennen, dass bei vielen historischen Booten der Kiel gleichzeitig die Funktion einer Kufe hatte. Ein Drittel meiner Schüler war übrigens so begeistert von unserem Experiment, dass sie nachher nicht aufhören wollten, trotz strömenden Regens auf der Schlei zu rudern.

**K**napp 30 sm östlich von „Stadlandet“ liegt im Binnenhafen auf halber Strecke zwischen „Voldafjord“ und „Eidsford“ das Bjørkedal, die Wiege von „Ratatoskr“. Gegen 19.30 Uhr machten wir im „Kilsfjord“, einem Ausläufer des „Voldafjordes“, an der Tonne von „Moyfrid“ und „Erling Bjørneset“ fest. Das „Bjørkedal“, mit einem großen See voller kleiner Wikinger-



Seegang des tiefen Nordatlantiks über schmale Schelfgebiete an die Küste läuft, kann der Seegang selbst für größere Schiffe sehr gefährlich werden. Gefürchtet ist z.B. das Westkap Norwegens, „Stadlandet“.

**N**ördlich der kleinen Insel „Siden“ schiebt sich auf der Seekarte ein Vorgebirge wie der kantige Kopf eines Pottwales in den Nordatlantik hinaus. An seiner unteren Kante, also vor seinem Maul, liegt die große Heultonne „Gamla“. Als wir sie am 17. Juli um 7.15 Uhr bei Totenflaute – also ohne Heulen – und einer Nebelbank draußen auf See passierten, stießen wir

Genua gesetzt und „Arwakt“ musste zeigen, welches Blut in ihm steckt: Hoch am Wind konnten wir 350° anliegen, 2 1/2 Stunden lang, um vom Walbuckel, also der Leeküste und Nordküste „Stadlandets“ frei zu kommen. Dann folgte ein zweistündiges langes Bein auf Bb.-Bug mit 85° Kompasskurs. Weil der Wind glücklicherweise nicht schralte, konnten wir zwischen den Untiefen hindurch in den Standsfjord laufen, wo der Wind so schnell verschwand, wie er gekommen war.

**F**ür die offenen „Ratatoskr“ und ihre drei- bis vierköpfige Segel-Crew wären das



boote für Touristen, ist wegen seines Holzreichtums seit dem Mittelalter ein Ort des Boots- und weiter unten am „Kilsfjord“ des Schiffbaus.

In den achtziger und neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden auf dem Hof „Sigurd Bjørkedals“ und seines Sohnes Jakob nacheinander folgende Repliken frühmittelalterlicher Boote und Schiffe gebaut: Kwalsundboot und -schiff, die große „Skuldelev-Knorr Saga Siglar“ mehrfach, das „Osebergsschiff Dronningen“, das „Gokstadschiff Gai“, der „Gokstaf-Færing“ mehrfach und der „Gokstad-Seksæring Ratatoskr“. „Saga Siglar“ und „Gaia“ haben unter der Führung von „Ragnar Thorset“ den Nordatlantik überquert. Mit der „Knorr“ ist er anschließend um die Welt gesegelt und war auch in Hamburg. Mit „Gaia“, „Saga Siglar“ und „Dronningen“ nahm er sinnigerweise an der

500-Jahrfeier in New York zu Ehren von Christoph Kolumbus teil – 1000 Jahre nach dem Bau der kleinen Siedlung in L'Anse aux Meadows – und segelte anschließend mit der „Gaia“ nach Rio de Janeiro.

Heute ist, international gesehen, wieder Ruhe in Bjørkedal eingetreten, aber ein Besuch dort abseits der Haupt-Touristenströme lohnt sich allemal. Kürzlich erst wurde „Saxe Bjørkedal“, ein pensionierter Schiffbauingenieur und jüngerer Bruder „Sigurds“, vom Norwegischen König mit einer goldenen Medaille für seine Verdienste um die Rekonstruktion einer alten Wasser-Sägemühle und den Aufbau eines Bootsmuseums im „Bjørkedal“ ausgezeichnet. Ganz nebenbei baut er seit Jahrzehnten Geigen.

Olaf und ich verbrachten einen langen Abend im Kreis der Familie von Sigvor Øvregård, einer Tochter des

verstorbenen ältesten der Bjørkedal-Brüder, Jakob, der ein begabter Modellbauer war. Seine Tochter ist jetzt mit einer Serie kleiner Wikingerschiffe in seine Fußtapfen getreten. Am folgenden Morgen galt es Abschied zu nehmen von langjährigen Freunden, um zum „Geirangerfjord“ zu segeln und bei „Ålesund“ wieder nach Norden in Ottars Kielwasser einzuschwenken.

Guter Segelwind machte sich weiter rar auf dem Weg nach NE. Ausgerechnet in der „Folda“, einem gleichfalls berühmten, nach SW offenen Seegebiet, hörten wir im Wetterbericht eine Starkwindwarnung! Fälschlich, wie sich später herausstellte. Aber es reichte, mich zu veranlassen, nicht den nach SW offenen Fjord der Insel „Jøa“ anzulaufen, an dessen Ende in „Brakstad“ der Segelmacher „Frode Bjøru“ wohnt. Er hatte 1989 unter Beratung durch Erik Andersen vom Wikingerschiffmuseum in Roskilde das wolllene Rahsegel für „Ratatoskr“ genäht.

Am 8. August um 8 h 24' 30“, so genau heute dank GPS möglich, passierten wir nördlich der Insel Vikingen den Polarkreis. Der Nieselregen hatte schon pünktlich eine halbe Stunde vorher am Polarkreis-Monument, einem aus Stahlprofilen gebauten Globus auf „Vikingen“, eingesetzt. Erstmals war die Sicht unter einer Seemeile. Den „Nordfjord“ mit seinen Gletscherzungen oben in den Bergen anzulaufen machte deshalb keinen Sinn. So liefen wir weiter zum „Holandsfjord“ und wurden dort nicht enttäuscht.

Für Fotos gingen wir auf 7 m Wassertiefe vor Anker. Olaf setzte seine große Norwegische Flagge im Top. Der Grund fiel zum Fjord hin steil ab. Man konnte auch daraus schließen, dass der Gletscher vor Jahrtausenden während der Eiszeit den Sand zwischen den steilen Bergflanken in den Fjord geschoben hatte, während er noch hier draußen kalbte und so auch

während des Sommers den Fjord mit Eis füllte. Die nächsten mit Gletschereis gefüllten Fjorde sind heute auf Svalbard (Spitzbergen) und Ostgrönland, also ausserhalb der Einflussosphäre des Golfstroms, zu finden. Mitglieder unseres Arbeitskreises „Wikingerzeitliche Schifffahrt“ haben so eine beeindruckende Situation während einer Reise 1988 mit einem gecharterten stählernen Hubkieler im „Quoroq“, einem Seitenfjord des „Erikfjordes“ gegenüber von „Brattahild“, in SW-Grönland erlebt.

Auf der Insel „Sørøya“ bei Hammerfest sind übrigens 7000 Jahre alte Felsbilder mit Booten gefunden worden (die bisher ältesten der Welt), die beweisen, dass Menschen schon mindestens bald nach der Eiszeit hier oben herum-schipperten. In Fellbooten vermutlich!

Hinter dem Birkenwäldchen auf dem „Fot“ verbergen sich etwa 10 m hohe Endmoränen, an denen sich der Gletscher um 1750 noch herum-schob. Dann zog er sich zur Felskante zurück und gab einen tiefen, selbst ausgehobenen Gletschersee frei, in dem er nach Aussage eines Bewohners der Insel „Bolgen“ noch vor 80 Jahren hinein kalbte. Einen solchen Gletschersee voller Eisberge und Growler mit einem bachartigen Auslauf kann man heute z.B. südlich des „Vatnajökull“ auf Island sehen.

In unseren Tagen hat sich der „Svartisen“ hier gut 100 m auf den glatt geschliffenen Felsen hinauf zurückgezogen. Als wir zu ihm hoch kletterten war der Himmel bedeckt, und vom Gletscher strömte kühle, feuchte Luft herunter. Das unter ihm herausströmende Schmelzwasser war so kalt, dass Olaf mit den bloßen Füßen schnell wieder aus dem Bach weiter unten herauskam und wir darauf verzichteten, hindurch zu waten und lieber den langen Weg um den See herum zur Brücke gingen.

Olafs Ferien neigten sich ihrem Ende zu, so dass





wir nun ohne Umwege der nördlichsten Endstation der norwegischen Eisenbahn in „Bodø“ zu streben. Mehrfach blinkten uns hinter den Bergen weitere Gletscher aus dem Hinterland zu. Es war nicht mehr zu übersehen, dass wir uns im Polargebiet befanden. Kurz vor dem Hafen, beim Abschlagen der Segel, entdeckten wir am nordwestlichen Horizont die eindrucksvolle Silhouette der Lofoten.

Den nördlichsten Punkt meiner diesjährigen Reise erreichte ich an Bord eines großen Nordlandbootes. Mitglieder des „Kystlaget Salta“ in „Bodø“ hatten mich an ihrem wöchentlichen Trainingsabend mitgenommen. Die ganze norwegische Küste entlang gibt es diese Vereine, die liebevoll ihre historischen Boote und die historische Kultur ihrer Küste pflegen. Dem „Gokstad“ kystlag in Sandefjord gehört z.B. die „Gaia“.

Vielleicht können die „Kystlags“ um Tromsø herum uns nächstes Jahr Näheres über etwaige Ortssagen von „Ottar“ und seinen Zeitgenossen im nördlichsten damals besiedelten Norwegen erzählen. Das dürfte die in „Hedey“ ihr 1200. Jubiläum feiernden Wikinger vielleicht interessieren. **Auch die Regatta am 3. Juli nach den Lofoten**, bei denen neben modernen Booten wieder etliche Nordlandboote teilnehmen werden, wird vielleicht auf Interesse in „Hedey“ stoßen. Vielleicht können wir von den Nachfahren unserer ehemaligen Handelspartner sogar lernen, wie einer der größten frühmittelalterlichen nordeuropäischen Häfen wieder zu einem bescheidenen Leben erweckt werden kann und die Rataatoskr, das Eichhörnchen aus dem Bjørkedal,

nicht als verirrte Eintagsfliege in die Geschichte eingeht.

Die Regattabegeisterten und mit ihren Booten auf Trailern mobilen deutschen Folkebootsegler werden vermutlich viel eher von der Lofoten-Regatta zum Mittun angeregt. Hilfe vom „Bodø Yachtclub“ ist ihnen glaubhaft zugesagt (siehe nebenstehende Regatta-Ausschreibung). Als wir in „Bodø“ einliefen und „Arwokr“ zwei Tage später auf der Werft an Land stand, haben mir zwei Sportsfreunde spontan geholfen, den wertvollen und feuchtigkeitsempfindlichen Teil meiner Ausrüstung bis zum nächsten Jahr sicher und trocken unterzubringen, bevor ich mit Bahn und Fähre nach Hause fuhr. Auf der Werft war das wegen Umbau-Arbeiten leider nicht möglich.

Ich werde jedenfalls mit Arwokr 2004 diese Regatta segeln, auch wenn mein Boot wieder bis über die Wasserlinie beladen sein und „Alswidr“ im Schlepp haben wird. Anschließend werde ich weiter nach Norden segeln und mir „Ottars“ Heimat ansehen. Vielleicht wird es sogar möglich sein, weiter nördlich „um die Ecke“ zu segeln, und einen Teil von „Ottars“ Forschungsreise nach zu vollziehen. Am Ende des zweiten Teils meiner Nordlandreise in „Bodø“ werde ich dann hoffentlich einen Partner mit einer kräftigen Zugmaschine gefunden haben, damit ich „Arwokr“ über Land wieder nach „Hedey“ schleppen kann (siehe untenstehende Anzeige). Nicht nur in seiner Seetüchtigkeit, sondern auch in seiner Trailerbarkeit kann das Folkeboot seine Herkunft ja nicht verleugnen.

Jürgen Griese

**Suche nach zweijähriger Nordlandreise mit Folkeboot für Heimtransport desselben Anfang September 2004 auf eigenem Harbeck-Trailer Partner mit Zugmaschine (3,5 t Anhängelast). Biete meinen Wohnanhänger für preiswerten Urlaub auf den Lofoten ab Anfang Juli 2004 an!!**

Jürgen Griese

Moorkatenweg 19, 24837 Schleswig, Tel. 04621 21413

## The Lofot-regatta: Vestfjordseilasen 3rd of July 2004

*The Lofot-regatta: Vestfjordseilasen has been described as Norway's most charming regatta. On the Vestfjord traditional boats from Northern Norway and Colin Archer type boats meet with the most modern sailing boats. And the arena, the Vestfjord, itself is the most fascinating arena you can imagine. From the start on the southern side of the fjord you can see the "Lofoten wall", a chain of some of the oldest mountains in the world. For more than a thousand years people have come here for the rich fisheries and most of the time they have come by sailing boats. When the boats were smaller and more danger to sail they used to gather at Nordskot/Grøtøy in Steigen to sail together when the wind and weather were suitable. And as long as two sailing boats have been going the same course on the fjord there has been a regatta.*

*The modern Lofot-regatta was started in 1982 by Bodø yachtclub, and 16 boats sailed across. Last year 95 boats sailed the regatta. There was 10 huge traditional boats: fembøring (40-50 feet long) and several Colin Archer type boats and all the modern boats.*

*The fleet has sailed to Svolvær, Kabelvåg, Nyvågar and Henningsvær. Last year we were so well received in Kabelvåg that we will be back there in 2004 too. Kabelvåg is having their annual marked at the same time as the Lofot-regatta and local artists sell their handicraft and tradesmen comes from many places.*

### Classes

*In the regatta there are classes of Fembørings, Åtrings, Colin archer type, 2-3 cruising classes and 2-3 racing classes divided by the Nordic handicap system called LYS.*

*The racing class sail around two marks before they sail across the fjord. The other boats sail straight across the fjord. For all boats in the racing class a certificat of LYS is required, for boats in the other classes the Yacht club will give LYS according to LYS-tables if they don't have a certificate.*

### Rules and regulations and security

*The regatta is sailed in accordance with ISAF Racing Rules of Sailing 2001-2004 and all yachts will be raced under the ORC Special Regulations for Category 4. Test to this can be carried out on the boats before start. All boats must have VHF-radio. All skippers are responsible for their own boats: that they are prepared for the regatta and are insured for liability against damage to third part.*

### Prices

*Special prices are put up for first traditional boat to cross the fjord, first Colin Archer type boat, first boat in the racing class and best boat in the racing class. In all classes 1/3 of the boats will be given prices. All boats that crosses the finish line will receive the plaque of the regatta.*

*"Viktoria" a catamaran has crossed the fjord in 2 hours and 14 minute and quickest monohull boat has been "Arianne" which made it in 2 hours and 37 minutes.*

### Social events

*When the sailors meet at Nordskot on Friday the locals invite to a magnificent table of sea food, there is a dance and a pub. In Kabelvåg there is also a sea food serving and in the evening the prices are given. The boats are docked in the centre of the town, and restaurants and cafes welcome all sailors.*

*There is a meeting held for skippers from all participating boats at 22:00 hours Friday night at Nordskot.*

### To Enter or Enquire

*Participants can register on the nett at BSF / Bodø yacht club's home page: More information and latest news will also be published there in Norwegian. More information can be obtained by e-mail to: or letter to: Bernt Aanonsen, Grønnåsen 32, N-8013 Bodø, Norway*

*Participation can be sent to same address or given on arrival at Nordskot. All payment is done on arrival at Nordskot.*

### Launching of boats

*Launching of boats will be possible in Bodø. Bodø yacht club will help to park trailers and cars. To sail from Bodø to Nordskot in Steigen where the start is you need a day. Most participants sail this on Friday.*

### The Lofot-regatta: Vestfjordseilasen

*The Lofot-regatta: Vestfjordseilasen is sailed on Saturday 3rd of July 2004. All boats starts outside Nordskot at between 08:00 and 09:00 in the morning. The distance across the fjord is approximately 25 n.m.*





**Leider nicht von der Kieler Flotte! Von meinem alten Ausbilder und Freund Kapitänleutnant C. Hoffmann erhielten wir diesen interessanten Bericht aus Kiel!**

## Studenten segelten 818 Meilen in 39 Tagen Mit „Marjellchen“ auf Kurs Nord

In 39 Tagen 818 Seemeilen zurückzulegen und von Kiel bis Südnorwegen zu segeln, ist für die meisten Skipper von der Förde keine großartige Leistung. Beachtlich jedoch dann, wenn sie mit einem Nordischen Folkeboot, einer recht kleinen Yacht, ohne Toilette und sonstigen Luxus an Bord absolviert wird. Der 28-jährige Student Lasse Johannsen (Kieler Yachtclub und Yachtclub Godewind) und seine Freundin Inken wurden dafür vom Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH) im Rahmen des diesjährigen Fahrtensegler-Wettbewerbs ausgezeichnet.

Lasse ist stolz auf sein Folkeboot „Marjellchen“ und erinnert sich gerne an seine erste längere Segeltour auf eigenem Kiel im vergangenen Sommer zurück: „Ich habe das Schiff im Herbst 2001 in einem etwas heruntergekommenen Zustand gekauft und im darauffolgenden Winter eigenhändig wieder segelklar gemacht.“

**G**lücklich und entspannt brachen er und Freundin Inken im Juni 2002 auf und segelten zunächst bei nassem, kaltem und stürmischem Wetter Richtung Dänemark. „Inken hatte bei diesen Verhältnissen mit Seekrankheit zu kämpfen und ich überlegte, wie lange ich ihr wohl noch so den Urlaub versauen könnte“, berichtet der Jura-Student grinsend.

**D**och je weiter die beiden nach Norden kamen, um so schöner wurde das Wetter und es folgten sonnige und entspannte Tage in den schwedischen Westschären und den südnorwegischen Schären. „Dort waren zwar die Häfen wegen der schwedischen Industrieferien gerammelt voll, aber das machte uns nichts“, erzählt Lasse. Für die Rücktour wählte die Besatzung von

„Marjellchen“ den Weg über Göteborg, Anholt und Dänemarks Hauptstadt Kopenhagen. Im dänischen Nysted ging Inken von Bord und ein Freund segelte mit Lasse die letzten Meilen bis Kiel zurück. „Das Schöne am Folkeboot ist seine Einfachheit.“, schwärmt der 28-jährige, „Das Segeln mit ihm macht viel mehr Spaß als mit großen Schiffen.“ Und auch die Aufenthalte an Land, das Radfahren auf den Inseln, der Kontakt zu Hafennachbarn und das gemütliche Beisammensein am Abend auf dem Schiff genossen die beiden Segler sehr und entschädigten Inken für so manchen Tag, den sie seekrank in der Kojе verbracht hatte.



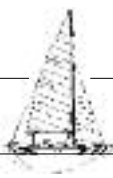
In Schweden kein Tabu! Folke mit Spinnacker.

### Kennt ihr den Knoten?



*Was für ein Land, das seinen Bürgern Knotenkunde per Briefmarke erteilt!*

*Wir Deutschen können von den Schweden nur lernen!*



Ein gepflegter Holzmast – so gut wie eine Lebensversicherung

## Lebensverlängernde Maßnahmen für die „Segelstange“ – Tipps vom T. O.

Beim Gang über die Stege bei größeren Regatten läuft es mir immer wieder kalt den Rücken runter, wenn ich mir den Zustand von einigen Folkeboot-Masten genauer ansehe. Da wimmelt es nur so von schwarzen Stellen, aufgegangenen Leimnähten und der Lack ist bei einigen Masten nur noch rudimentär oder gar nicht mehr vorhanden. Ganz offensichtlich wird bei vielen Segelstangen im Winter nur um die - oft auch noch wackligen - Beschläge „rumgepinselt“ und rohes Holz einfach mit unverdünntem Lack übergeschmiert.

Hier deshalb ein paar Tipps aus meiner mittlerweile knapp zehnjährigen Praxis mit Holzmasten - abgerundet mit den Erfahrungen von alten „Holzwürmern“... (K. Peters)

### Wann anfangen?

Am besten beginnt man mit den nötigen Überholungsarbeiten schon im Herbst. Erstens weil die Temperaturen im Herbst noch höher sind als im Frühling und zweitens, weil man(n) dann auch garantiert fertig wird, statt im Frühjahr die nötige Grundüberholung um ein weiteres Jahr zu verschieben.

### Was mache ich mit den Beschlägen?

Grundsätzlich sollten alle Beschläge im Bereich oberhalb der Decksdurchführung *abmontiert* werden. Auf diese Weise spart man beim Lackieren überpönte Beschläge, vor allem merkt man jedoch schon beim Abbauen, wo Schrauben nicht mehr richtig greifen, was insbesondere bei den höher belasteten Beschlägen häufiger vorkommt.

Grundsätzlich sollten nur erstklassige und vor allem genau passende Schraubendreher verwendet werden. Mit miesem Werkzeug beschädigt man nur die Schraubenköpfe bis zur Unbrauchbarkeit und hat damit nichts gespart.

Alle Beschläge, Drähte etc. sollten schon beim Abmontieren gründlich gereinigt und auf Risse und sonstige Schäden überprüft werden. Sollten Schäden vorhanden sein, hat man den ganzen Winterzeit um die schadhafte Teile entweder reparieren zu lassen oder für Ersatz zu sorgen. Für die Ersatzteilbeschaffung ist die *Folkeboot-Centralen in Kerteminde* die erste Adresse, Preis und Leistung stimmen.

Die abgeschraubten Beschläge markieren und in

viele Plastiktüten packen, die entsprechend beschriftet werden! So gibt es bei der Montage kein Chaos!!

### Macht es Sinn, einen Akkuschrauber zu verwenden?

Davon möchte ich abraten, weil der Bit gern einmal aus dem Kopf der Schraube rutscht und dabei fast immer unschöne Macken im Holz hinterlässt.

### Was mache ich, wenn ich einzelne Schrauben nicht lösen kann?

Das passiert oft, wenn die Schrauben mit Sikaflex oder Epoxy - statt mit Lack - eingesetzt wurden. In solchen Fällen hilft nach meiner Erfahrung nur Wärme und viel Geduld. Ich verwende in hartnäckigen Fällen immer einen elektrischen 150-Watt-Lötkolben. Die „Klinge“ wird mindestens 30 Sekunden stramm in den Schraubenkopf gedrückt (bei langen und dicken Schrauben bis zu zwei Minuten)! Die Wärme überträgt sich dann langsam vom Kopf bis zur Spitze. Sollte sich die Schraube dann immer noch nicht lösen lassen, lieber nochmals und länger die Schraube „anwärmen“, als rohe Gewalt anzu-

wenden. Wenn der Kopf abreißt, wird es nämlich problematisch!!!

### Lose sitzende Beschläge

Sitzen die Beschläge nicht mehr einwandfrei, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder verwendet man bei der erneuten Montage dickere Schrauben, oder die Löcher werden ausgedübelt. Das Ausdübeln ist meiner Meinung nach die bessere, weil haltbarere Methode. Je nach Schraubendurchmesser bohrt man die Löcher auf sechs, acht oder 10 mm auf und setzt dann mit nicht angedicktem Epoxy-Harz - z. B. von West, SP oder International - einen passenden Hartholzdübel ein. Diese Dübel gibt es als Meterware in jedem gutsortierten Baumarkt in der Holzabteilung. Mit einer PUK-Säge lassen sich die Dübel problemlos auf die benötigte Länge (Bohrlochtiefe plus 6-8 mm) bringen. Das Bohrloch sollte immer etwas größer als der Dübel Durchmesser sein, damit der Dübel mit ganz leichten Hammerschlägen in die Bohrung geschlagen werden kann.

Vor dem Einkleben wird an den Dübel einseitig eine 2mm-Fase geschliffen, die das Verdrängen des Harzes beim Einschlagen des Dübels erleichtert. Das saubere Bohrloch wird nun mit Hilfe einer Einwegspritze aus der Apotheke etwa zu zwei Dritteln mit Epoxyharz gefüllt. Nach einer Wartezeit von ein bis zwei Minuten wird dann wird der Dübel eingeschlagen. Herausquellendes Harz sollte noch nicht sofort weggewischt werden, damit es noch etwas nachsacken kann. Nach 30 - 60 Minuten können die Harzreste mit einem mit Azeton getränktem Lappen abgewischt werden.

Das noch überstehende Ende des Dübels wird nach Aushärten des Harzes vorsichtig mit einem Sägeblatt oder einem sehr scharfen Stecheisen gekappt. Diese Arbeit erfordert insbesondere bei



der Verwendung des Stecheisens ein wenig Übung, damit das Eisen nicht „unterschneidet“. Im Zweifel lieber etwas zu viel überstehen lassen und später wegschleifen.

## **Lohnen Buchsen für die Bolzen des Hauptbeschlages?**

**D**a bei billigen Masten in der Regel keine Hartholzverstärkungen im Bereich des Hauptbeschlages (daran hängen Wanten, Jumpstagspreizen und das Vorstag) eingeleimt wurden, bekommen die Bolzenbohrungen in diesem Bereich oft eine ovale Form (Langloch). Oft faulen die Masten auch in diesem Bereich!! Jedes Jahr unbedingt kontrollieren!

**A**ls Prophylaxe oder auch zu einer Reparatur im nicht fortgeschrittenem Stadium sollten hier Metallbuchsen eingeklebt werden. Der Zug der Wanten auf die Bolzen wird so auf eine größere Fläche verteilt, die Lochleibung im Holz wird reduziert, und die (erneute) Langlochbildung verhindert. Die Buchsen lässt man am besten bei einem Schlosser auf Maß anfertigen, sofern man kein geeignetes Rohr aus Messing, Bronze oder Edelstahl finden kann.

**D**ie Wandstärke der Buchse richtet sich nach dem Zustand der vorhandenen Bohrungen, sollte jedoch mindestens zwei Millimeter betragen. Die zum Holz weisende Seite der Buchse sollte möglichst rau sein, damit sie sich beim Einkleben gut mit dem Kleber „verzahnen“ kann. Das Optimum ist eine Rändelung auf der Außenseite.

**V**or dem Einkleben der Buchsen müssen die vorhandenen Bohrungen im Mast auf den Außendurchmesser der Rohre gebracht werden. Wer keine ruhige Hand und Gefühl für rechte Winkel beim Bohren hat, lässt hier besser einen Schreiner, Zimmermann oder Bootsbauer bohren.

**D**ie Bohrungen werden nun auf einer Seite mit Tape zu-geklebt und dann mit nicht an-

gedicktem Epoxyharz komplett gefüllt. Das Harz sollte wenigstens 10 Minuten in der Bohrung verbleiben, damit es tief in das - vielleicht schon etwas torfige - Holz eindringen kann und es so verfestigt. Dann werden die Buchsen mit leicht ange-dicktem Harz (Ketchup-Konsistenz) eingeklebt und während des Aushärtens mit Tape fixiert.

## **Anschleifen oder Abziehen?**

**I**st der Lack schon rissig, mit Feuchtigkeit unterwandert, oder ansonsten nicht in einem tadellosen Gesamtzustand, sollte man alle Lackschichten bis auf das rohe Holz entfernen und den Lack komplett neu aufbauen. Danach hat man dann für einige Jahre Ruhe.

## **Wie markiere ich die Lage der Messmarken?**

**G**eht am besten mit einem kleinen Nagel oder einem spitzen „Schneider-Rädchen“ aus der Nähkiste Eurer Frau oder Mutter. Die Markierungen müssen so tief „ingeritzt“ werden, dass man sie auch nach dem Schleifen noch erkennen kann.

## **Welches Verfahren eignet sich am besten, um die Altanstriche zu entfernen?**

**Z**um Entfernen des Altanstriches eignen sich Hartmetall-Ziehklängen (von Sandvik mit orangem Griff - gibt's im guten Werkzeughandel), Abbeizer und Klinge, Heißluftfön und Klinge oder maschinelles Schleifen. Alle Verfahren haben ihre Tücken, auf die ich hier jedoch nicht näher eingehen kann.

**I**ch selbst verwende am liebsten einen ordentlichen Abbeizer und die erwähnten Sandvik-Hartmetallziehklängen. Anschließend schleife ich mit einem Exzenter- und Delta-schleifer mit 80er Körnung. Könner verwenden einen auf sehr geringen Abtrag eingestellten Putzhobel, der ebenfalls zu einem sehr guten Ergebnis führt, wenn man damit umgehen kann... Beim Schleifen muss die Maschine ständig und gefühlvoll in Bewegung gehalten werden, damit der

Mast nicht hinterher eckig ist. Auf den Maschinenschliff folgt dann ein Handschliff mit 120er-Papier (trocken), wobei nur noch in Faserrichtung geschliffen werden darf.

**D**ieser Schliff muss sehr sorgfältig ausgeführt werden, weil Unebenheiten im Untergrund kaum mit Lack gefüllt werden können! Also lieber zu ausgiebig als zu knapp schleifen. Wichtig dabei ist vor allem, dass wirklich alle Lackreste vom Holz genommen werden.

## **Wie lagere ich den Mast zum Schleifen und Lackieren**

**I**ch lege den Mast in etwa 1,10 m Höhe im Topp auf

zwei Böcke (8mm-Gewindestange durch die Bohrung für die Großfallrolle, mit Tape gegen Verrutschen gesichert). Ein dritter Bock kommt unter den nicht zu lackierenden (Unterdecks-)Teil des Mastes. Auf diese Weise kann der Mast gedreht und alle Stellen beschichtet werden.

## **Wie bekomme ich schwarze Stellen aus dem Mast?**

**H**ier hilft der Apotheker mit Wasserstoff-Superoxid (18%-ig) oder mit verdünnter Oxalsäure weiter. Die Bleichmittelreste müssen nach der Anwendung gut mit Wasser ausgewaschen werden. Das Bleichen beseitigt das Problem oft nicht



*Mit der „Alu-Palme“ aus Schweden – weniger Stress – aber ebensoviel Trimm-Möglichkeiten?*



ganz, mildert die hässlich grauen Stellen jedoch (eventuell nach mehrfacher Anwendung) ganz erheblich. Ein Ausschleifen ist in meinen Augen meist nicht sinnvoll, weil dies zuviel „Substanz“ kostet.

## Womit wird der Mast grundiert?

Auf dem Markt gibt es viele gute Grundierungen, die gleichzeitig den erforderlichen Fäulnisschutz darstellen. Auf Empfehlung von mehreren „Holzwürmern“ habe ich immer INTERTOX von International verwendet. Diese wasserdünn Grundierung sollte auf das rohe Holz mindestens drei- bis fünfmal aufgetragen werden. Vorsicht: Atemschutzmaske verwenden, weil hochgiftig!!! Andere - zweifellos gute Mittel - möchte ich hier nicht empfehlen, weil mir die Erfahrungen damit fehlen.

## Welcher Lack eignet sich am besten?

Siehe Grundierungen, ich habe nur Erfahrungen mit drei Produkten gesammelt: „Original“ und „Schooner“ von „International“ und „Epifanes“. Mit „Schooner“ bin ich nie klar gekommen, was Freunde von mir bestätigen. „Original“ und „Epifanes“ sind sehr leicht zu verarbeitende, einkomponentige Produkte, die einen astreinen Tiefenglanz und relativ guten UV-Schutz bieten. Auch wenn „Epifanes“ angeblich mal besser war, ist dieser Lack immer noch mein absoluter Favorit. Klarlack ist besser als farbig, weil man dann wenigstens sieht, wo es rotet!!

## Womit soll ich am besten Lackieren?

Ich lackiere meinen Mast grundsätzlich nur mit einer hochverdichteten 12 cm-Schaumrolle von der Fa. Storch, die auf der dem Stiel abgewandten Seite abgerundet ist. Billige Baumarktrollen führen meist zu schlechten, weil „orangenhaltigen“ Ergebnissen. Bei der Verwendung von Pinseln darf nur al-

lerbeste Qualität eingesetzt werden, billige Exemplare verlieren zu viele Haare... Alternativ zur Schaumrolle lassen sich auch gut Schaumpinsel einsetzen. Die besten gibt es bei „Topplicht“ in Hamburg.

## Wie reinige ich die Oberfläche des Mastes?

Nach jedem Schliff muss der Mast penibel gereinigt werden. Geht am besten mit ölfreier Druckluft, zur Not tut es auch ein kräftiger Staubsauger. Danach wird der Mast mindestens zweimal gründlich mit Terpentinersatz und einem fusselfreien Tuch abgewischt. Nach dem Abtrocknen noch mal mit einem „Staubbindetuch“ (gibt's im Malerbedarf) gründlich abwischen!

## Wann Lackieren?

Sofern keine staubfreie und heizbare Halle zur Verfügung steht, an einem (nicht zu) warmen, vor allem aber windstillen und trockenem Morgen, nachdem Tau oder Rauhreif verzogen sind. Keinesfalls am späten Nachmittag lackieren, weil die steigende Luftfeuchtigkeit den Lack milchig werden lässt.

## Wie lackiere ich nur mit der Rolle?

Grundsätzlich darf nur sehr dünn lackiert werden, sonst sind „Läufer“ das Ergebnis der (Lack)-Verschwendung. Grundsätzlich nie direkt aus der Lackdose arbeiten! Lack immer in eine saubere Farbwanne füllen und diese nach jedem Anstrich mit der entsprechenden Verdünnung (bei Epifanes: Terpentinersatz) peinlich reinigen.

Der Lack wird sehr dünn und gleichmäßig, mit leichtem Druck, auf einen jeweils etwa 40-50 cm langen Abschnitt aufgetragen. Zum „Verschlichten“ blockiere ich mit dem Daumen die Rolle auf dem Stiel und verwende die runde Seite der Rolle. Dabei immer von der noch trockenen Stelle mir ganz leichtem Druck und möglichst gerade in die nassen Stellen ziehen. Das „Abheben“ der Rolle vom

lackierten Holz muss gefühlvoll erfolgen, damit eine gleichmäßige Verteilung des Lackes erfolgt. Auf die gleiche Art werden so die nächsten Abschnitte lackiert.

## Wie viele Schichten/Wie stark verdünnt?

Die erste Schicht ist extrem wichtig für die Verklammerung des Lacks mit dem Holz, deshalb muss diese *sehr stark verdünnt* werden. Mit dem empfohlenen „Epifanes“-Lack habe ich mit dem folgenden Aufbau gute Erfahrungen gemacht:

Schicht	Verdünnung:	Temp. mind.	Temp. max.
1	50%	12 °C	20 °C
2	25%	12 °C	20 °C
3	10%	12 °C	20 °C
4	5%	12 °C	20 °C
5	0-5%	12 °C	20 °C
6	0-5%	12 °C	20 °C
7	0-5%	12 °C	20 °C

## Wann ist ein Zwischenschliff erforderlich?

Die meisten einkomponentigen Lacke lassen sich ca. ein bis zwei Tage nach dem letzten Anstrich ohne Zwischenschliff überstreichen. Trotzdem muss nach dem ersten Anstrich unbedingt zwischengeschliffen werden, da sich die Holzfasern beim Lackieren aufrichten. Die danach leicht narbige Oberfläche sollte mit 180er bis 240er Papier geglättet werden. Es hat keinen Sinn, mit dem Zwischenschliff bis zum nächsten Anstrich zu warten, weil die Oberfläche mit jedem Schlag Lack unebener wird.

Spätestens nach dem dritten Anstrich sollte wieder ein Zwischenschliff, diesmal mit Korn 240 erfolgen. Ab der fünften Schicht - jetzt geht es ja dem Ende zu - schleife ich jedes Mal mit einem feinen Schleifvlies zwischen, wobei aber nicht der Lackabtrag, sondern das ganz leichte Anrauen das Ziel ist. Wichtig ist dabei,



dass alle Stellen am Mast vor dem erneuten Lackauftrag gleichmäßig „stumpf“ aussehen. Das Anrauen hilft außerdem Fehlstellen - sog. „Feiertage“ beim nächsten Anstrich zu verhindern. Dabei hilft auch ein kritischer Helfer und gutes, blendfreies Neonlicht.

## Wie bekomme ich den Lack in die Göhl für das Großsegelvorliek?

Am besten mit einem Tampon (OB Größe mini oder normal). Der Tampon wird im trockenen Zustand durch die vorher mit Druckluft gereinigte Göhl bis zum oberen Ende geschoben. Dann wird er mit Hilfe einer Einwegspritze mit ca. 25% verdünntem Lack getränkt und relativ schnell nach unten gezogen. Achtung: Nicht zu viel Lack an den Tampon und ab und zu nachtränken. Im Bereich der Göhle darf man das Lackieren nicht übertreiben, weil sonst später das Vorliek klemmt. Das Nachschleifen ist eine üble Schinderei...



## Wie viele Anstriche sollen auf den Mast?

Die Antwort ist von der aufgetragenen Schichtstärke und vom Materialabtrag beim Zwischenschliff abhängig. Ich benötige immer sieben bis acht Anstriche, um einen gleichmäßigen Tiefenglanz zu erzielen. Euer Mast sieht danach aus

wie neu und braucht in den nächsten Jahren nur noch gut gepflegt zu werden.

**M**acken sofort mit verdünntem Lack austupfen und später noch mit „dickem“ Lack nachpinseln. Für solche Kleinreparaturen verwende ich eine alte Nagellackflasche, bei der der Pinsel ja gleich dabei ist...

**I**m Winter dann wieder alle Beschläge abnehmen, lädierte Stellen erst wieder mit Lack aufbauen, dann den ganzen Mast anschleifen (ca. Korn 320) und ein- oder zweimal nachlackieren.

**P**S: Alle gegebenen Tipps beruhen auf ca. 10-jähriger Praxis, trotzdem übernimmt der Autor keinerlei Garantie für Materialien und deren Verarbeitung. Wer skeptisch ist, kann ja zum nächsten Bootsbauer gehen...

Euer T.O.  
Kiki, F-GER771



## Heini meint...



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

## Das Schweigen der Lämmer

**G**ehörst Du auch zu denen, die schon einmal mit zur Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung gefahren sind, aber sich danach sagten: „Das tue ich mir aber nicht mehr an! Das ist doch viel zu umständlich und zu weit!!!“???

**D**abei zeigt uns der „Berliner Bus“, wie man es richtig macht und zugleich ein wesentlicher Beitrag zum Zusammenhalt der Flotte geleistet wird. Wenn dabei einige Mitglieder allein aufgrund dieser Veranstaltung Grund genug sehen, der Flotte beizutreten, umso besser.

**E**s ist einfach ein gewaltiger Unterschied, ob man sich allein oder wenigstens mit ein paar Freunden im PKW gemeinsam auf den Weg macht, oder ob mit einem ganzen Bus eine solche Tour sozusagen als

High-Light am Saison-Ende für die ganze Flotte mit ihrer geballten Meinungs-Vielfalt organisiert wird.

**V**on dem ganzen Spaß und der von Anfang an entspannten Atmosphäre ganz zu schweigen. Dennoch habe ich in meinen langen Jahren DFV-Zugehörigkeit bei keiner anderen Flotte eine derartige organisatorische Leistung erleben dürfen.

**M**anchmal schaffte es nicht einmal der Flottenchef oder sein Stellvertreter zu diesem geselligen Beisammensein, das in jedem Jahr am gleichen Wochenende stattfindet.

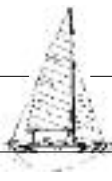
**A**ber hinterher wird gemeckert!!! „Warum überhaupt beitreten?“ werde ich oft an der Förde gefragt! Die NEWS kann ich doch auch für € 2,50 so kaufen! Ihr bietet ja noch nicht einmal eine günstige

Gemeinschafts-Versicherung und einen Beauftragten fürs Fahrtensegeln habt Ihr ja auch immer noch nicht im Vorstand!“. Das sind einige der Argumente, die einem so um die Ohren fliegen.

**W**enn also künftig nicht nur einige Unentwegte und eine Busladung treuer Enthusiasten über die Geschicke der DFV entscheiden sollen, sind die Flottenchefs und der Vorstand gefragt, wie man die schweigende Mehrheit künftig am demokratischen Entscheidungsprozess anlässlich der JHV der Deutschen Folkeboot Vereinigung beteiligt.

**A**nregungen werden sicher gerne von unserem 1. Vorsitzenden entgegen genommen.

Euer Heini



## Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

### Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung FOLKENEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminalkalender 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 Probesegele etc.

### Der Vorstand

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

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

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

### Sportwart

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

### Pressewart/Redaktion

Michael Hundrup  
Bremer Weg 1, 49219 Glandorf  
0 54 26/41 93 oder  
Schirl 72, 48346 Ostbevern  
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91  
m.hundrup@dongfang.de

### Technischer Obmann

Christian Goecke  
Kölner Str. 14a, 58332 Schwelm  
Tel. 0 23 36/1 50 88 o. 0 23 36/47 90 10  
Tel. Büro 0 23 36/47 90 17  
christian.goecke@goecke.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

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

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

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

### Berlin

Michael Rhodus  
Pasedagplatz 3-4, 13088 Berlin  
Tel. 0 30/7 07 92 80 o. 01 72/27 96 50 66  
friedrich\_rhodus@t-online.de

### Bodensee

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

### Eckernförde

Hinnerk Blenckner, Tel. 0 43 51/4 62 42  
De gröne Weg 6 A, 24367 Osterby  
h\_blenckner@mediaprint-nord.de

### Essen

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

### Flensburg

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

### Hamburg

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

### Kiel

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

### Lübeck

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

### Möhnesee

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

### Mecklenburg-Vorpommern

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

## Impressum

### Schlei

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

### V-Mann Folke Junior:

Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 44 51/27 92  
Am Sande 29, 26316 Varel

### FOLKENEWS

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

### Herausgeber:

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

### Redaktion und Anzeigen:

Michael Hundrup  
Bremer Weg 1, 49219 Glandorf  
0 54 26/41 93 oder  
Schirl 72, 48346 Ostbevern  
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91  
m.hundrup@dongfang.de

### Satz und Druck:

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

### Bezugskosten:

im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis € 2,50 plus Versand

### Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 14. 11. 2003

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 Polläh, Hamburg  
Telefon: 0 40/82 72 10

#### Kiel

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

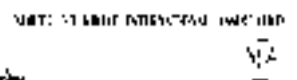
**Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Möhnesee, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde**  
siehe Flotten-Obleute

#### iits gmbh

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

### INTERNET-LINK:

<http://www.folkboat.com>  
<http://www.folkeboot.de>  
<http://www.folkebaad.dk>  
<http://www.folkboat.dk>



Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

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

Vorname _____		Geburtsdatum _____	
Name _____		Telefon _____	
Straße _____		Bank _____	
PLZ _____	Ort _____	Konto-Nr. _____	
Club _____		BLZ _____	
Flotte _____	Datum _____	Unterschrift _____ bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters	

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

- Eigner                       Mitsegler  
 Eignergemeinschaft       Fest bei F \_\_\_\_\_  
 Segelnummer F \_\_\_\_\_  wechselnd  
 Baujahr \_\_\_\_\_  
 Rumpf-Baustoff    Holz    GFK

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden



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

**Holger Kossik**  
Semperstr. 33  
22303 Hamburg  
Tel. 0 40-2 20 39 27  
Bootseigner FG 509  
Flotte Hamburg/Schlei

**Klaus von Paczkowski**  
Urbanstr. 39 A  
14165 Berlin  
Tel. 0 30-84 50 97 70  
Bootseigner FG 671  
Flotte Berlin

**Rüdiger von Ahn**  
Travemünder Landstr. 2 A  
23669 Niendorf  
Tel. 0 45 03-88 94 96  
Bootseigner FG 674  
Flotte Lübeck

**Dr. Michael Wermke**  
Rathausstr. 3  
21423 Winsen  
Tel. 0 41 71-60 69 90  
Bootseigner FG 79  
Flotte Hamburg

**Dagmar und Wilfried  
Rennecke**  
Ehlersstr. 17  
14612 Falkensee  
Tel. 0 33 22-23 84 19  
Flotte Berlin

*Willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!  
Setzt Euch bitte mit den Neumitgliedern in Eurer Flotte  
in Verbindung und nehmt Kontakt auf!*

**Folgende Mitglieder haben die  
DFV im letzten Geschäftsjahr  
verlassen:**

Dirk Bettgens  
Kurt Daume  
Michael Delfs  
Klaus Dethlefsen  
Hans Th. Gerdes  
Volker Heydemann  
Rolf Hoyer  
Jan Ihden  
Katharina Janssen  
Peer Janssen  
Fritz Kaminsky  
Carl Knutinge-Kaas  
Dr. Lutz Erik Koch  
Michael Krebs  
Andreas Kreft  
Hendrik Kroes  
Ralph Krüger  
Margrit Kurda  
Gerd Mosing

**Heinz Zernikow**  
Senftenberger Ring 52 B  
13435 Berlin  
Tel. 0 30-4 03 19 76  
Flotte Berlin

**Francoise Diederichs-Nolte**  
Rellstabweg 20  
13591 Berlin  
Tel. 0 30-8 81 62 92 und  
0 30-3 66 53 50  
Flotte Berlin

**Hilke Maurer**  
Cunostr. 15  
14199 Berlin  
Tel. 0 30-8 24 82 27  
Flotte Berlin

**Martje Timm und  
Carsten Thiessen**  
Brünschentwiete 6  
22559 Hamburg  
Tel. 0 40-81 77 17  
Bootseigner FG 191  
Flotte Hamburg

**Joachim Pietsch**  
Specksaaßredder 41  
22397 Hamburg  
Tel. 0 40-6 07 13 43  
Bootseigner FG 754  
Flotte Lübeck

Hans-Georg Piontek  
Michael Putsch  
Ulrich Sauer  
Frank Schewe  
Wilhelm Schnettler  
Hermann Schocke  
Helge Steffen  
Björn Steffensen  
Thomas Storck  
Bernhard-Michael Stricker  
Walter Thiessen  
Elke Unland  
Wolfgang Zeigerer

**Im letzten Geschäftsjahr sind  
leider verstorben**  
Hinrich Bracker  
Karl-Heinz Dedenz  
Gunnar Geburek  
Hans-Jörg Huber  
Dr. Detlev Olowson  
Karl Rehder

## Leserbriefe an die Redaktion

*Liebe Folkeboot Seglerin,  
Lieber Folkeboot Segler,*  
Die Jahreshauptversammlung in Usedom hat uns schöne und interessante Stunden bereitet. Mein Glückwunsch für den ersten Platz der Regatta-Rangliste der Folkeboote gilt Walther Furthmann und seiner Crew. Es ist schon zu bewundern mit welcher Entspannung sich Walther nach vorn segelt. Auf der Versammlung wurden die Anträge auf Zulassung eines baumstützenden Kickers und auch die während der Diskussionen zu Sicherheitsleinen umbenannten Ausreithilfen vom „Souverän“ abgelehnt. Was noch diskutiert wurde, werden wir sicherlich bald auf unserer Folkebootseite im Internet nachlesen können. Ich hatte, wie angekündigt, einen Musterbaum in ALU mit zur Versammlung genom-

men. Ich danke allen die eifrig mit mir über den Baum gefachsimpelt und Anregungen gegeben haben. Der Baum nimmt jetzt auf dem Papier Formen an (es wird der erste Baum auf dem Markt sein, der regelkonform ist). Der Baum wird gebaut werden und steht wahrscheinlich Mitte Februar zur Verfügung. Ich werde Euch weiterhin auf dem aktuellen Stand halten und wünsche Euch allen eine besinnliche Adventszeit und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Heino Haase

Heino Haase Segel GmbH  
Gneversdorfer Weg 9  
23570 Travemünde  
Tel: 04502 - 2038  
Fax: 04502-2315  
heino.haase@haase-segel.de  
http://www.haase-segel.de

## Nordisches Folkeboot FG 318

**Lindbau Baujahr 1972**

Außenhaut Natur  
Top Zustand  
mit Trailer 02, 8 PS Yamaha 4-Takter 01,  
usw. überkomplett

**20.500,00 €**

Tel.: 0 30/4 12 43 03

## BM Folkeboot Family

**Bj. 2003 · bester Zustand**

mit Teakdeck, Nanni Diesel (10,6 PS), Roll-Reff-Anlage,  
Eberspächer Heizung, elektr. Kühlanlage,  
B. u. G. Log/Trip/Echolot, 2 x 70 Amp. Batterie,  
z.Z. im Winterlager Marina Brodersby

Preis: VHS

**Klaus Fischer**

25821 Bredstedt · Tel. (0 46 71) 93 15 86



## Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



①



③



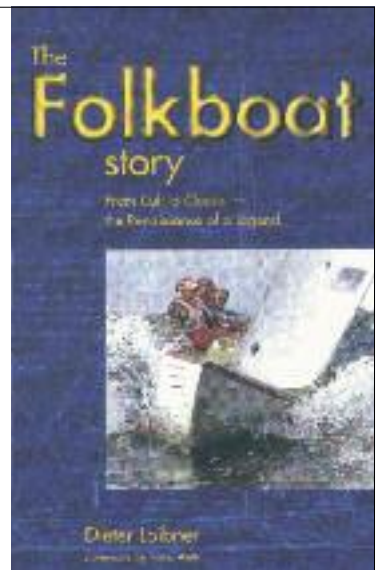
⑤



④

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

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



Habt Ihr Interesse an den kompletten Folke-News-Jahrgängen 1998 und 1999?

Aus Rückläufern können wir anbieten:

Folke-News 1998, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Folke-News 1999, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Bauvorschriften (in englischer Sprache)	Euro 10,00
Riggplan einzeln (sonst in Bauvorschrift)	Euro 5,00
① Anstecknadel	Euro 12,00
③ Folkebootstander	Euro 9,50
④ Folkebootaufnäher	Euro 7,50
⑤ Autoaufkleber	Euro 1,50

**Base-Caps und Westen sind ab Februar 2004 wieder erhältlich, der Preis liegt noch nicht genau fest!**

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:

Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischen Wege unter der Rufnummer 041 01-461 33, Mo. -Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank 24 (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.