5,00 €

Nummer 1/2008
1. Quartal

66 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Ausblick: Trudelmaus und Kieler Woche

Die Tat: Im Folkeboot über den Atlantik

Törns: Saison mit „Svea“

Bootsreparatur: Aus „Gockel“ wird „Smilla“

Unser neuer Sportwart stellt sich vor::

(Folke-) Klaus Kahl

Sport, das war mein erstes Wort - oder begann im Alter von 10 Jahren im TSV Schleswig. In der Leistungsgruppe wurden Stadt- und Kreismeisterschaften im Boden- und Geräteturnen souverän aufs Siegertreppchen gebracht.

Als 12-Jähriger ging es dann aufs Wasser. Hin und wieder ein Segelausflug mit meinem Schulfreund Roger Kauffmann (heute Segelmacher), dessen Vater Hartmut damals ein Folkeboot von Lind segelte.
Überwiegend fuhr ich jedoch Kajak. Ob Wanderfahrten, Eskimorollen mit und ohne Paddel, oder Regatten, alles war drin. Schon mit 14 Jahren fuhr ich die erste Schwerpunktregatta und „putzte“ gleich den Deutschen Vizemeister.

Daraufhin holte mich der Landeskanuverband in den Schleswig-Holsteinischen-Landeskader.
Training der Spitzenklasse war in der Sportschule Malente angesagt. Damals trainierte dort auch die Nationalelf- welch ein erhabenes Gefühl!
Es folgten sehr erfolgreiche Jahre mit vielen Meistertiteln im Inland und gute Plazierungen im Ausland.
1991 kam ich dann zum segeln. Die nächsten drei Jahre war segeln im Piraten eine wahre Freude. Dann kam die FG 330, mit der auch das Regattasegeln anfing.
So richtig zur Sache ging es dann mit Walter Muhs, Joachim Bleifuß und vielen anderen erfolgreichen „Profis“ mehr.

Im Frühjahr 2006 fiel die Wahl zum Flottenobmann der Schlei auf mich. Da ich schon immer irgendwelche Ehrenämter ausübte, kann ich sagen, dass mir diese Aufgabe besonders viel Freude macht. Es liegt wohl daran, dass die Folkebootgemeinde sich deutlich von anderen Gesellschaften unterscheidet!

Durch diese positiven Erfahrungen sehe ich auch der zukünftigen Arbeit als Sportwart optimistisch entgegen.

Als Tischlermeister muß ich auch oft dran glauben, wenn an den Booten durch Materialermüdung irgendwelche „Korsettstäbe“ eingezogen werden müssen. Oder die Kampfspuren von den letzten Regatten beseitigt werden sollen.

Last but not least:
All das wird auch getragen von meiner Familie:
Meine Töchter Christin und Samanta (21/19 Jahre),
meinem Sohn Niklas (8)
und Myrisan, meiner Frau.

Klaus

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Die neue Segelsaison steht vor der Tür. Viele von Euch haben die Bootspflegearbeiten bereits abgeschlossen und freuen sich – einige mit Blasen an den Händen – auf den Start ihrer Segelaktivitäten. Wie auch in den vergangenen Jahren beginnen ein paar (10) unserer besten Regattasegler mit unserem Bestentraining in Eckernförde. Als Trainer konnte Dr. Albin Molnar gewonnen werden. Während der anschließenden „Eck-Days" können neu gewonnene Erkenntnisse dann bereits umgesetzt werden. Wie viele von Euch bereits festgestellt haben werden, entwickelt sich die Homepage der Deutschen Folkeboot Vereinigung durch den Einfluss unseres neuen Web-Administrators Harald Koglin sehr positiv. Die mittlere Anzahl der Zugriffe pro Monat lag im letzten Vierteljahr bei rd. 58.000. Besonders gut angenommen wird der Marktplatz. Demgegenüber ist die Akzeptanz des technischen Forums als sehr gering zu bezeichnen. Meine Bitte an Euch alle, erfüllt diese Rubrik mit Leben. Wir haben hier eine gute Möglichkeit, technische Fragen untereinander zu diskutieren. Sollte sich das Interesse unserer Mitglieder an diesem Forum im Verlauf des Sommers nicht steigern, wird dieses Kapitel spätestens bei der nächsten

Jahreshauptversammlung geschlossen. Damit unsere Homepage sich auch weiterhin positiv entwickelt, bitte ich Euch alle, unsere Arbeit mit entsprechenden Beiträgen zu unterstützen.

Bei der letzten Vorstandssitzung am 28.03.2008 haben wir den Vorstand durch einstimmige Zuwahl von Harald Koglin als Web-Administrator ergänzt. Die Entwicklungen in der Vergangenheit innerhalb unserer Vereinigung und in den Möglichkeiten der Kommunikation (Internet) zeigen, dass unsere Satzung den aktuellen Randbedingungen angepasst werden sollte. Wir werden diese Änderungen bis zur nächsten Jahreshauptversammlung entsprechend vorbereiten und Euch über die „Entrümpelung" rechtzeitig informieren, so dass Ihr dann darüber entscheiden könnt.

Ich wünsche Euch einen schönen Start in die Saison!

Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen

Die Homepage www.folkeboot.de

Unsere Homepage erfreut sich zunehmender Beliebtheit. An der Anzahl der Zugriffe ist deutlich zu erkennen, dass sie hohe Akzeptanz bei Seglern und Freunden unserer Klasse gefunden hat. Wir bemühen uns, die vielen Facetten unserer Bootsklasse mit aktuellen Informationen und interessanten Schwerpunktthemen zu würdigen.

Im Sport-Bereich findet Ihr Informationen zu den Großveranstaltungen unserer Klasse, den Regatta-Kalender und Ergebnisse der Ranglistenwettfahrten sowie die Rangliste selbst, aus der jeder seine eigene Position und die Antwort auf die Frage ablesen kann, bin ich für die Deutsche Meisterschaft bereits qualifiziert oder muss ich mich noch ranhalten.

Der Fahrten-Bereich gibt mit aktuellen nautischen Nachrichten ein wenig Hilfestellung bei der Planung und Durchführung von See-Reisen, wobei auf bewährte Quellen mit Links auf ihre Internet-Seiten zurückgegriffen wird. Reiseberichte, die Lust auf Nachahmung machen, ergänzen das Angebot.

Sehr beliebt ist der Marktplatz, auf dem ständig neue Anzeigen erscheinen – sowohl für den Verkauf als auch für die Suche nach Booten, Segeln und Zubehör. Gerade ist der Marktplatz etwas übersichtlicher gestaltet worden.

Nachrichten aus den Flotten bereichern das Informationspaket, ohne dass wir uns als Konkurrenz zu den individuellen Flotten-Seiten verstehen, sondern als sinnvolle – vielleicht übergreifende – Ergänzung.

Seit einigen Wochen ist auch das lange erwartete Technische Forum online. Einige Themen sind bereits diskutiert und wertvolle Tipps konnten ausgetauscht werden. Wir würden uns allerdings wünschen, dass noch mehr Segler ihre Fragen und die Suche nach Lösungen zu individuellen Problemen, die sie möglicherweise mit ihren Schiffen oder der Ausrüstung haben, in dieser Sektion publik machen würden. So können andere Folke-Segler, die eine ähnliche Fragestellung haben, an den Tipps partizipieren und für sich selbst die entsprechenden Schlüsse ziehen. Unsere Technische Obfrau Traute-Maria Genthe steht Euch bei der Beantwortung federführend zur Verfügung.
Aber, ein Forum ist in erster Linie dafür gedacht, dass die Teilnehmer sich untereinander austauschen, um den zweifellos vorhandenen großen Erfahrungsschatz vieler Segler nach Möglichkeit einer breiten Basis zur Verfügung zu stellen. Also meldet Euch beim Forum an – das ist aus rein rechtlichen Gründen einmalig notwendig – und teilt Eure Nöte mit anderen. Wir sind sicher, dass allen in sehr befriedigendem Umfang geholfen werden kann. Nutzt diese Plattform.

Wunderschöne Fotos und eine umfangreiche Sammlung an Internet-Links, die im engeren als auch weiteren Sinn mit unserer Klasse zu tun haben, runden das Gesamtpaket ab.

Dennoch, bei aller Mühe, die wir uns geben, kann nicht immer alles rund laufen.
Daher, für Anregungen, Ergänzungen oder natürlich auch für Hinweise, wo etwas nicht ganz richtig dargestellt wird, sind wir selbstverständlich offen und dankbar.

Bitte, wendet Euch in diesen Fällen an unseren WEB-Administrator Harald Koglin, den Ihr unter der E-Mail-Adresse internet@folkeboot.de erreichen könnt.

Aber Hallo, dies Jahr ist unsere „Dschunke“ sogar einen Monat früher ins Wasser gekommen. Aber Ende Juli ist eigentlich immer noch zu spät. Mal schauen, wie es im nächsten Jahr klappt. Nun immer sind wir nicht so spät, wir hatten es sogar schon mal im April geschafft.

Wieder in Ribnitz geflutet, harrten wir der Dinge, von wegen Dichtigkeit und so. Die beiden Schmutzwasserpumpen und die kleinere elektrische Bilgenpumpe hatten wieder voll zu tun, damit SVEA nicht im schlammigen Hafenbecken versinkt.

Steffen fiel da der Tipp von Martin Ziegler ein. Ein paar Pützen voll mit Sägespänen, mittels Bootshaken unter den Klinkerrumpf drücken. Hatte doch Martin, als Vercharterungsunternehmen, damals jedes Jahr mit mehreren Holzfolkebooten zu kämpfen, also muss da etwas dran sein. Steffen kam kurze Zeit später mit zwei Alditüten voller Sägespäne wieder. Machte sich auch gleich daran, diese in unsere Pütz umzufüllen und mittels Bootshaken unter die „Klinken“ zu drücken. Kurze Zeit später schaltete ein Schwimmerschalter nach dem anderen, seine ihm zugehörige Pumpe aus. Darauf ein Bierchen am Fischkutter im Hafen.

Am nächsten Tag den Mast gestellt, kostenlos - im Segelclub Ribnitz Dammgarten. Die Sportsfreunde dort haben sich selbst einen kleinen Mastkran gebaut. Dank den fleißigen Handwerkern im Ribnitzer Segelclub!!! So, na denn, die Saison kann beginnen.

Bruder Steffen übernahm den Part der Überführung durch das Boddenfahrwasser. Mit Freund Hannes, der hier groß geworden und ebenfalls mit Seele dem feuchten Element verbunden ist, war das bestimmt ein schöner Trip. Leider hatten sie den Wind gegen sich, so daß sie fast ausschließlich unter Motor fuhren. Unser gutes altes Maschinchen gab sein bestes. Ohne Zwischenfälle erreichten sie dann auch Stralsund, welches dies Jahr unsere Basis sein sollte. Gäbe es da nicht auch noch die Ziegelgrabenbrücke, wäre es sicher die Traumbasis in diesem Revier. Vor dem Stadthafen ließen es sich, verständlicherweise, die beiden nicht nehmen noch mal das Tuch zu setzen, um in den Rausch des Segelns zu fallen.

FG-6 „SVEA“ – Saison 2007

von Silvio Weiß

Am 10.08.07 übernahm ich dann die gute alte SVEA, brachte die Beiden noch zurück zu Ihrem Auto nach Ribnitz und es ward Sommer. Die erste Nacht alleine auf dem Boot, fiel ich nach ein bis zwei Pilsetten, gemütlich in einen tiefen Schlaf.

Am nächsten Tag wurde noch mal alles gecheckt, was mir so einfiel. Ich erwartete nämlich Damenbesuch. Zwei an der Zahl. Meine Freundin Evi und ihre Tochter Mareike wollten heute noch anheuern, da muss doch noch klar Schiff gemacht werden. Verproviantierung, stauen und Gemütlichkeit.

Die Ziegelgrabenbrücke öffnete um 9:20 Uhr, die nahmen wir dann auch, am folgenden Tag, um gleich dahinter, an der Industriehafenpier, zünftig zu frühstücken. Die scheinen hier noch viel vorzuhaben, so tüchtig wie die hier herumbauen. Früher war hier mal ein großer Segelclub, davon ist nicht die Bohne mehr zu sehen. Das Wetter war nicht sehr einladend, diesig, grau, kalt und naß. Aber es wehte ein leichter Wind, so das wir auch gleich die Segel hissten. Gegen Nachmittag machten wir auch schon in Greifswald – Wieck fest. Das Wetter zeigte sich nicht gerade von seiner besten Seite.

Einen Tag drauf war es dann schon viel besser. Die Sonne begleitete uns nach Peenemünde, jenen Ort, wo damals dieses zischende und zerstörende Teufelzeugs entwickelt und gebaut wurde. Dieser Ort wird wohl immer etwas mit Militär zu tun haben. Nach dem Krieg kamen die Russen, um sich noch viel Technologie und Entwicklungsmaterial, samt Ingenieuren einzuheimsen, und dann machte sich die NVA, in Gestalt Ihrer Volksmarine hier breit.

Jetzt kann man dort ein russisches U-Boot besichtigen, nebst einer ausgedienten Volksmarine-Fregatte. Eine V1 oder V2 Rakete steht da auch noch herum. Na ja, strategisch gesehen, ist dieser Standort ja geradezu ideal.

Wir zogen es aber vor, zum Ostseestrand zu wandern, was dann auch nicht so friedlich war.

Crew zu Beginn: Evi und ihre Tochter Mareike

Massenmenschen, Menschenmassen, aalten sich auf den minimalsten Fleckchen, Körper an Fleisch, Fleisch an Körper. Anders als früher, vernahm man hier nicht nur Berliner Fressen und sächsischen Dialekt, nein auch schwäbisch, bayrisch, hessisch und ey Alter, echt krasses türkisches Deutsch, voll konkret man, vernahm ich jetzt hier. Im Wasser tummelten sich zum Glück nicht so viel Menschen, weil es wohl ziemlich kalt war. Aber ich musste doch mit Mareike planschen gehen, bis mir nicht nur die Ohren weh taten.

Zurück an Bord, baute ich das erste Mal die Kuchenbude auf. Sie erwies sich als erstklassig. Stehhöhe im Folkeboot. Und der Besuch, den wir gegen Abend erwarteten, konnte dies nur bestätigen. Zu siebt unter der gelben Haube aus Kerteminde konnte uns der nun folgende Starkregen nichts anhaben. Bei Wein, Weib und Gesang erlebten wir einen ausgesprochen gemütlichen Abend, trotz des Platzregens.
Weiter dann, noch ein Stückchen in den Peenestrom hinein, bis Karlshagen und dort wieder fest gemacht. Wollte doch schon immer mal vom Wasser aus hier einlaufen. Der Hafen ist sehr zu empfehlen, wenn man hier einen Platz findet. Preiswert, sauber und der Hafenmeister ist auch sehr freundlich. Im Hafenrestaurant „Veermaster“, welches maritim eingerichtet war, nahmen wir ein leckeres Abendmahl zu uns.
Seedorf, war der nächste Ort der Routenplanung. Leider war der urige Hafen rappel voll, so daß wir an einem kleinen Vereinssteg festmachten. Wir wollten hier bleiben. 2,00 €, die Nacht, ist doch o.k. oder?
Dafür auch keine Duschmarken, sondern Wasserschlauch eiskalt, erfrischend und labend.
Für die Notdurft stand ein Dixieklo bereit. Dafür aber hatten wir dort unsere Ruhe.
Diese wurde nur noch einmal gestört. Ein größeres Segelboot versuchte ebenfalls noch, einen Platz zu erhaschen. Aber Hightech und Bugstrahlruder halfen dem Skipper da wenig. Nachdem er sich ein paar Schrammen von den Dalben, die er rammte, einfing, gab er jählings auf und drehte ab.
Meine Damen sprangen vor dem Abendbrot noch mal ins Wasser.
Eine Wanderung zum Schloß Granitz und ein folgender Platzregen, füllte den nächsten Tag aus. Also, genanntes Schloß sollte man unbedingt besuchen, um vom Aussichtsturm, die einmalig-herrliche Landschaft um Rügen genießen zu können, ein Highlight!!!
Auf dem Rückweg dann war der Wind etwas heftiger. Amwindkurs, aber die Mädels hielten prima durch. Kurz vor Einfahrt in den Strelasund, kam uns eine fette tiefschwarze Wolke entgegen. Ich reduzierte das Tuch vollends, wartete ab, was da kam. Da ich das Ende dieser schwarzen Front sah, warf ich den Außenborder an, um wenigstens die Nase im Wind zu halten. So schnell wie das Ungetüm kam, so schnell verschwand es wieder, also wieder die Segel hoch.
Leider verpassten wir mal wieder die Ziegelgrabenbrücke um Minuten. Wir sahen sie öffnen und auch kurz vor uns wieder schließen. Einfahrt Yachtclub Dänholm war angesagt. Der nächste und letzte Tag dieser Reise, endete im Stadthafen Stralsund. Ich lud meine weibliche Crew dann noch zu einem leckeren Essen im goldenen Löwen (früher mal ein Luxus-Hotel, jetzt ein DDR-Plattenbau) auf dem Marktplatz ein. Etmal: 93,5 sm

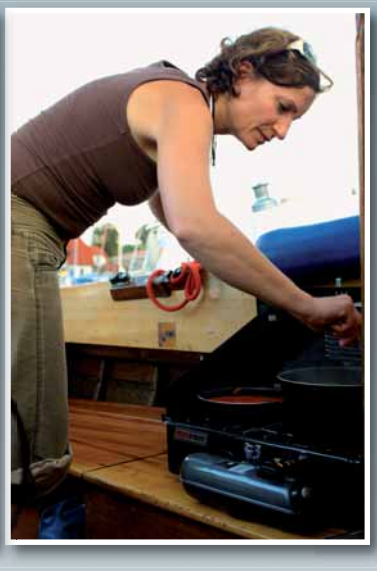
Das verpasste Ziel

Als die Damen abgeheuert sind, hatte ich ein paar Minuten für mich, die ich nutzte, um gleich wieder klar Schiff für die nächste Crew zu machen.
Das war dann auch schnell erledigt, da meine Freundin Evi sowieso die Ordnung implantiert bekommen hatte, war für mich kaum noch etwas zu tun.
Die neue Crew, bestehend aus Angelika und Gerd, kündigte telefonisch eine kleine Verspätung an. So schlenderte ich noch ein wenig durch die Stadt Stralsund, bezahlte die Liegegebühr, besorgte auch die Chipkarte zum Duschen und für Strom. Die Batterie schloss ich an und bunkerte Frischwasser.
Gegen frühen Nachmittag kamen die beiden Turteltauben. Einladen, Proviant, wieder „Klar-Schiff“, Stärkung und Einkehr bei Hanni (Hafenkneipe „Zur Fähre“). Ein endloser Abend mit Klönsnagg, Pfeifenrauch und Bier. Auch den hauseigenen Kümmel verschmähten wir nicht. Gut gelaunt und mit einiger Schräglage schwankten wir zum Schiff. Am Tag drauf hatten wir nur mit Müdigkeit zu kämpfen, ein Indiz dafür, dass der Kümmel nicht gepanscht war. Also eine Empfehlung an Hannis Destille.
Etwas müde zwar, aber mit klarem Kopfe und vom ausgiebigen Frühstück gestärkt, stachen wir in See, das heißt, dass wir mit Motor 10 Minuten aus dem Hafen dümpelten und unter Vollzeug in den schönen Tag hinein segelten.
Bilderbuchsegeln war angesagt. Die Sonne schien

Svea

gedacht, die Entfernung natürlich nicht. Mann, was ne Abdrift und das bei unserem Langkieler. Ich schwieg erst einmal. Angelika hatte so ihre Not mit der See, das Cockpit und die Pütz wissen dies zu berichten. Um nicht mit der Wahrheit hinterm Berg zu halten, muß ich eingestehen, dass ich beim Kopfüber-Navigieren in der Kajüte auch ein flaues Gefühl im Magen verspürte, welches ich durch zweimaliges Rufen nach Uullff, abstellte.
Gerd kam so herüber, als ob er schon jahrelang zur See unter schwersten Bedingungen gefahren wäre. Er tröstete sein Feinsliebchen, weil sich bei ihr nun doch zunehmende Angst breit machte. Ui, ui ui, da fragt man sich doch, was man sich in seinem so kurzen Dasein auf diesem blauen Kugelfender so alles antut. Weiter segeln. Land war nicht in Sicht, die Wellen wurden höher, Achterbahnfahrten immer öfter.

und der Wind brachte uns mit einer knappen Drei von achtern voran. Klassisch wäre jetzt noch, daß die Dame des Bootes auf's Vorschiff entert, um sich dort in der Sonne zu räkeln.
Nö, dazu hatte sie aber keine Lust, wollte sie doch lieber „den Knüppel, der die See bedeutet" (bei uns Pinne genannt), selbst in die Hand nehmen.
Östliche, südliche, wieder östliche, dann nördliche und letztlich nordöstliche Winde, ließen in mir Zweifel aufkommen, das gesteckte Ziel überhaupt noch anlegen zu können. Bornholm war angesagt. Es bewölkte sich immer mehr und der Wind nahm auch zu. Ha, mein alter Kumpel Murphy hatte mich wohl endlich wieder geschnuppert.
Draußen auf See hieß es hart am Wind segeln, wollten wir unser Ziel erreichen. Die Crew rüstete sich mit Ölzeug, Schwimmweste und Lifebelt. Der Leuchtturm Dornbusch von Hiddensee entzog sich langsam unseren Blicken. Jetzt wehten uns 5 Bft. auf die Nase. Der Wetterbericht hatte nur in Punkto Windstärke recht, bei der Windrichtung irrte er sich gewaltig. Höher als 030° kamen wir nicht an den Wind, also Abdrift, immer schön an Bornholm vorbei. Stampf, stampf, nichts mehr mit Vorschiffgrillen. Urlaub? Die Dämmerung kündigte uns baldige Dunkelheit an. Da lob' ich mir die langen Sommerabende. Ich hörte schon wieder Murphys Gelächter.
Na dann, „Klar zur Wende" und Ree. Zwischen 150° und 180° Kursrichtung, wobei 150° eine sehr nasse und langsame Angelegenheit war. Wieder gen Rügen zu segeln? Na wat'n Shiet.
Nach ner halben Stunde wieder umlegen, Kurs 030°. Schaumkämme überall, die See tat sich auch schwerer. Ich kam ins Grübeln, das versprochene Ziel rückte in zeitliche Ferne.
Schummelnderweise nahm ich jetzt das GPS aus dem Schwalbennest. Bornholm liegt jetzt 37sm Stb. Querab.
Ehrlich gesagt, die Höhe hatte ich mir schon



Peenemünde

Auch der Wind legte zu. Im Zwielicht ist es besser zu reffen, als im Finstern, und es wurde schon zusehends dunkler. Also Gerdchen an die Pinne und ich aufs Vorschiff. Als ich am Vorliek das Reffauge fixiert hatte, meldete sich Murphy schon wieder. Mit einem Puster wehte er mir den guten alten Südwester vom Kopf auf das Kajütdach. Ich wollte ihn gleich wieder greifen, aber noch ein Puster fegte mir die klassische Kopfbedeckung endgültig von Bord. Da schwamm er noch in der grauen See, wie ein kleines Boot nebenher. Der Versuch den alten Kameraden zu erhaschen, mittels Abfallen, schlug mit einer riesigen Welle fehl, welche Svea erst schön anliftete und dann direkt auf die Gummimütze fallen ließ.

Solltet Ihr mal einen veralgten alten Kerl mit meinem altgedienten Südwester aus der See auftauchen sehen, dann macht, dass Ihr so schnell wie möglich wegkommt, das war dann Murphy mit neuer Kopfbedeckung.

Gerefft segelten wir so manche Meile weiter in die Dunkelheit hinein. Was auch sein gutes hatte. Wir sahen die immer größer werdenden Wellen nicht mehr, nur die krachende See ließ uns erahnen, was da außenbords so los war. SVEA schien in ihrem Element, mit den Wellen und dem Wind hatte sie keine Probleme. Nur Murphy schickte uns ab und an eine fette, kühle und nasse Handkante ins Cockpit. Ein Hoch an die Folkebootkonstrukteure!!!

Wie lange das Ganze noch? Nun, ich informierte die Crew, dass die schwedische Küste jetzt näher sei, als jene von Bornholm. Die Frage, ob wir Bornholm meiden und den nächstgelegenen Hafen in Schweden anlaufen sollten, bejahten wir alle Drei. So konnte Angelika endlich den sehnsuchtsvollen Blick in die ungefähre Richtung nach Rönne aufgeben und mal woanders hinschauen.

Kurs Ystad, war jetzt angesagt und angelegt war der eh schon, zwischen 030° und 000°.

Von einem riesigen Wellenkamm hinunter in die Tiefe gesurft, vernahmen wir ein schreckliches Geräusch im Großsegel. Ein Reffbund war eingerissen und mit jeder Welle riss es mehr ein, mit eben diesem Geräusch. Ich band das Reff an dieser Stelle auf, um den Druck von dieser Stelle des Segels zu nehmen. Jeder Regattasegler hätte jetzt geflucht über dieses Lottersegel, aber uns ging es nur ums ankommen. Einen Fehler in der Seemannschaft muß ich mir eingestehen. Wenn das Großsegel vollkommen zerrissen wäre, hätte ich keinen Ersatz dabei gehabt. Dies wird nie wieder vorkommen, versprochen!!!

Als sich dann etwas später auch schon ein Lichterzelt in der Zielgeraden auftat, ward Angelikas mulmiges Gefühl wie weggepustet. Sie brach dann auch ihr Schweigen und konnte wieder munter quasseln. Der Rest war dann einfach nur „schönes“ kühles und nasses Nachtsegeln. Tausende von Lichtern schienen sich vor uns einzuschalten. Welches waren nun die Wegetonnen?

Vor der gefundenen Hafeneinfahrt, machte ich dann den Motor klar. Kannte ich mich doch hier überhaupt nicht aus, und mit Motor war ich manövrierfähiger. Der Hafenpilot in Buchform zeigte mir auch einige Untiefen an.

Leider ließ der Motor uns zum ersten Mal seit zwei Jahren im Stich, so kurz vorm Ziel. Keinen Mucks gab er von sich. Also segelten wir hinein, ergatterten auch grad noch eine leere Box, an der wir eine zusätzliche Spring legten, weil der letzte Dalben fehlte. Es war 03:00 Uhr in der Früh. Knülle krochen wir in die Kojen und fielen ins Koma, bis um 03:00 Uhr nachmittags. Drei Tage weilten wir in Ystad. Ich versuchte mich dreimal am Motor, dreimal vergebens. Im Hafen warteten drei Segler auf die Reparatur Ihres Motors. Einer von denen musste einen Taucher ordern, der andere wartete auf einen Impeller aus D.

Der mit dem Taucher fragte uns, ob wir das waren, die da mit der kleinen Nussschale gestern Nacht einliefen. Ich verbat mir die Nussschale, obwohl unsere Svea wirklich klein wirkte gegen dessen Monsterjoghurtbecher. Er erwies uns den nun nötigen Respekt, denn er sei zwei Stunden vor uns eingelaufen und hatte draußen neun Bft. gemessen. Gut das es dunkel war, aber so richtig glauben konnte ich das nicht.

Mit Pfeife fängt man Dorsch im Schlaf - Gerd

Ystad, soviel sei erwähnt, ist ein schönes Städtele, wohin sich einst sogar der Starbotaniker Lenné verirrt hat. In Hafennähe gab es einen Maritimshop (Takel o Tâg) in dem ein jedes Seglerherz höher schlagen würde. Von alten Klassikern an Zeugs, bis hin zu modernsten Artikeln, gleicht der Kramladen einem Marinemuseum.

In den drei Tagen hatten wir jetzt wieder ein geflicktes Großsegel, nachgeschraubte Wanten, ersetzte Segellatte und genährte Leiber, so dass uns hier dann nichts mehr hielt. Den Motor gab ich fürs erste auf. Leicht diesig, aber warm verließen wir mit ner angenehmen Drei unter Segel den Hafen. Kurs war auf die Insel Mön gesteckt. Ystad war bald außer Sichtweite und der Wind nahm auch ab. Der anfängliche Hochnebel, der uns die Sonne nahm, ließ sich jetzt auf uns fallen. Schiffsgeräusche überall. Fahrrinne und kein Wind. Der Nebel nahm auch immer mehr zu. Würden uns die Riesenpötte auch wahrnehmen? Noch konnte man sie auf einer gewissen Distanz rechtzeitig erkennen.

Nebelhörner immer wieder aus allen Richtungen. Alles triefte vor Nässe an Bord. Dann endlich ein paar Lüftchen, und wir waren aus dieser Fahrrinne heraus. Blind hielten wir unseren Kurs, so lange es einen leisen Hauch von Wind gab. Zeitvertreib: Angeln, ergab auch nichts. Die Dämmerung trat wieder ein. Nun,

das wäre egal gewesen, wenn da nicht wieder die sich nähernden und dann wieder verschwindenden Motorengeräusche wären. Auch die Nebelhörner bliesen zum Konzert und ich stimmte mit ein. Ob die unser Horn überhaupt vernahmen? Der Nebel hatte sich inzwischen so derart verdichtet, dass man unsere Schatten direkt außenbords sehen konnte, die unsere Petroleumlampe an die Nebelwand projizierte. Wenn uns jetzt ein Schiff wahrnahm, wäre es sowieso zu spät. Das Toplicht da oben brannte eigentlich umsonst, oder? Unsere einzige Hoffnung, wahrgenommen zu werden, war unser Radarreflektor.
Wieder ein näher kommendes Motorengeräusch, erst schnell, dann ganz langsam, aber immer lauter. Unsere Herzen schlugen höher. Schwimmwesten hatten alle angelegt und die Lifebelts ebenfalls. Ich machte mich schon auf einen Sprung ins Wasser gefasst, blies noch dreimal ins Horn. Der Nebel erhellte sich an Steuerbord. Grusel, Puck, Puck, Puck, die Herzen. Man konnte einen scheinbaren Suchscheinwerfer ausmachen, der irgendetwas zu finden suchte. Als dieser dann erlosch, entfernte sich das gruselige Etwas wieder genauso sachte, wie es gekommen war, mit samt seinem Lichteschein und dem Motorengeräusch.
Ob die uns für ein Seezeichen, dank unseres Radarreflektors, hielten, welches auf deren und auch auf unserer Karte nicht eingezeichnet war? Wie auch immer, der Schrecken wich nur langsam aus unseren Gliedern.
Als ich dann mal mit dem GPS unsere Position bestimmte, erkannte ich die Bescherung. Wir befanden uns mitten im Fahrwasserkreuz der Dickschiffe, nahe Trellebog. Aber langsam verschwanden die Seebrummigeräusche endlich und ich wusste, wir befanden uns auf friedlichem Terrain.
Darauf kroch ich ermattet in die Kajüte und holte mir ne Mütze voll Schlaf, denn die beiden Täubchen waren nach dem Abenteuer glücklich am snaggen. Die Richtung war bekannt, aber ohne Wind nicht einzuhalten.
Als ich wieder erwachte, lagen wir auf der Stb.- Backe und machten gut Fahrt. Nach Positionsbestimmung legten wir die Segel um und segelten jetzt direkt nach Mön.
Jetzt schlief die Dame in der Kajüte und das ohne ein Gefühl von Seekrankheit.
Gerd holte seine Angel hervor, warf sie aus, rauchte eine Pfeife und schlief darüber ein. Irgendwann, wachte er wieder auf, zündete die erloschene Pipe an, holte die Angel ein und hatte einen Dorsch am Haken. Diesen Kabeljau warf ich sofort in die Pfanne. Mit Knoblauch in Butter gebraten, ein Leckerli vom Feinsten. Ich sag ja immer, auf einem Folkeboot, kann man segeln und im Schlaf sogar Fische fangen.

Der Autor beim Ausguck nach Kumpel Murphy

Die bekannten Kreidefelsen von Mön kamen nun auch langsam zum Vorschein, es war hell und der Nebel hatte sich verflüchtigt. Die Sonne schien, als wir den Felsen von Mön sehr nahe kamen. Ich kramte meine Kameratasche aus den wasserdicht verstauten Klamottenhaufen hervor, machte sie unter Deck startklar. Aber als ich dann soweit war, die herrliche Küstenlandschaft digital zu verewigen, hörte ich so etwas wie ein schelmisches Gelächter. Die Sonne war weg, dicke Wolken, versetzt mit Regen fuhren über die Steilküste hinweg. So konnte ich nur grau eingehüllte Kreidefelsen knipsen.
Um die Insel herum, blieb uns nur noch, gegenan zu kreuzen. Wieder Nässe, es pfiff etwas mehr. Nach drei langen Kreuzen schummelten wir uns in die Hafeneinfahrt von Klintholm, fanden eine Box, vertäuten den Kahn und eilten zum Imbiss. „HUUUNNNGGGEEERRRR!!!“ Schwedische Hot-Dogs à la IKEA füllten unsere Mägen. Das gefangene und sofort verzehrte Fischlein hatte uns nämlich erst richtigen Appetit gemacht. Später dann wollten wir richtig dinnern, aber es schloss ein Restaurant nach dem anderen vor unserer Nase. So musste die Bordkombüse herhalten.
Die erste Nacht schlief unser Pärchen am Strand und ich hatte Svea alleine für mich.
Drei Tage ließ es das Wetter nicht zu, heraus zu segeln. Derber Wind blies stetig in die Hafeneinfahrt. Am Morgen des vierten Tages fuhren wir unter Segeln mit angesagten sieben Bft. diagonal aus dem Hafen. Ganz knapp an der Wellenbrechermauer vorbei, erreichten wir die offene See. Mit halbem Wind schossen wir in kürzester Zeit gen Hiddensee, kein Speedboot hätte uns jetzt noch eingeholt, so fühlten wir uns zumindest.
In der Rinne am Gellen/Hiddensee hatten wir den Wind auf der Nase. Da diese Rinne immer schmaler wird, wurden die Kreuzen auch immer kürzer, so dass wir gar keine rechte Fahrt mehr aufnehmen konnten. Vor uns saß schon ein Segler auf Schiet.
Irgendwie sind wir da ohne „Grundstückskauf“ hindurch gekommen und waren alsbald in Stralsund. Im dortigen Stadthafen machten wir uns nach einem kurzen Restaurantaufenthalt, auf den Weg zu Hannis Kneipchen „Zur Fähre“. Somit spülten wir den gruseligen Teil der schönen Reise hinunter, mit Bier und Hausmarkenkümmel und ließen die Tour mit Tischgästen Revue passieren. Als die Kellnerin, eine schöne Blonde aus Tschechien, uns aus der Stube fegte, war es schon um 03:00 Uhr.

Etmal: 229,1 sm und wieder keine Schweinswale gesehen.

Mit „Ariel“ über den Großen Teich

FolkeNews Exklusivinterview: Henry Adams zu Reisemotivation, Schwierigkeiten, Vorbereitungen, Erfahrungen

Henry Adams und Timothy Fosh nahmen an der Atlantic Race for Cruisers (ARC) 2007/2008 teil. Von den Kanarischen Inseln nach St. Lucia in einem originalen Nordischen Folkeboot “Ariel”. Wir gratulieren zu der herausragenden Leistung. Eine Tat, die in die Geschichte des Folkeboot-Blauwassersegelns eingehen kann wie die Leistungen von Blondie Hasler, Valentine Howells und Ann Gash. Wir freuen uns, dass Ihr unseren Lesern über Euren außergewöhnlichen Törn berichten könnt und möchten Euch einige Fragen stellen, obwohl Euere Reise in der Karibik noch weitergeht. Wir werden Euch über Euere Reise in zwei Teilen berichten lassen, die Atlantikquerung in diesem Heft und den Karibiktörn später. Aber zunächst sind da einige Fragen, die bestimmt jeden Folkeboot-Fahrtensegler interessieren, und Henry hat gerade Zeit, weil er auf seine einfliegende Freundin wartet:

Henry bei Abfahrt aus Lagos - alle Fotos mit Genehmigung von Henry Adams

? *Wie seid Ihr bloß auf die Idee gekommen, und was ist die tiefere Motivation für Eure Atlantikquerung mit dem Folkeboot?*

! Ich bin gerade mit der Uni fertiggeworden und wollte partout nicht sofort in irgendeinen Schreibtischjob einsteigen. Und ich wollte etwas von Amerika sehen. Und da dachte ich, warum nicht mit „Ariel“ dahinsegeln, dann habe ich auch gleich was Billiges zum Wohnen, wenn ich dort bin...
Außerdem ist die Reise ein Wohltätigkeitsevent. Tim Fosh und ich sammeln Spenden für den Samantha Dickson Brain Tumour Trust (SDBTT). Es gibt die Webseite www.justgiving.com/timothyfosh mit mehr Informationen darüber und Anleitung, wie man spenden kann.

? Warum ein Nordisches Folkeboot?

! Mein Vater und ich haben uns im Winter 2003/04 ein Nordisches Folkeboot als Familienboot ausgesucht, haben aber zuwenig bedacht, daß meine Mutter und meine Geschwister gar nicht so verrückte Segler sind. Wir kauften „Ariel“ gebraucht in Poole, UK, und schleppten sie nach Korfu, wo ich zwei schöne Segelsommer mit Freunden hatte. Mit meinem Vater segelte ich an der Westküste Englands von Milford Haven bis rauf nach Skye und durch den Caledonian Kanal nach Inverness, und da lernte ich eine Menge über das „richtige Segeln“ mit jede Menge Regen und Tiden (und Hitzewellen).Ich machte einige Umbauten an „Ariel“ in Inverness, und dann haben Tim und ich sie in Etappen im Sommer 2007 auf die Kanaren gesegelt

? *Wie hat sich das Folkeboot auf den verschiedenen Reiseabschnitten bewährt?*

! Wir haben es anfangs eher langsam gehen lassen, meistens Tagesetmale von weniger als 20 bis 30 Meilen, so haben wir uns ans Schiff gewöhnt. Leichtes Daysailing und Planung für Geschwindigkeiten von nur 4 Knoten haben uns daran gewöhnt, uns nicht zuviel vorzunehmen, langsam unterwegs zu sein und auch schon mal Strecken zu motoren.

Inverness nach Lowestoft, das waren 300 Meilen in dickem Nebel mit leichten nördlichen Winden. Meistens Motorsegeln, scheußlich; durchschnittlich nur vier Knoten.

In der Biskaya hatten wir einen tollen Start mit raumschots Nord sechs BFT, sechs bis sieben Knoten bis nach Ushant, und dann SW4 quer über die Biskaya. War wieder furchtbar. Naß, naß, naß mit 30-40 Grad Krängung, doppelt gerefft fast die ganze Strecke hart am Wind, aber immerhin etwas über vier Knoten Durchschnitt bis nach Gijon, Spanien. Spaniens Atlantikküste hat etliche wunderschöne Häfen und es gab jede Menge flottes Vormwindsegeln, aber auch flaues Motoren und etliche langweilige Fischerhäfen. HOHER Atlantikschwell, manchmal gefährlich.

Dann über Lagos und Madeira auf die Kanaren wars wieder wunderschön, super Segeln mit wenig Seegang, Wind fast immer von achtern oder raum, riesiger sonniger Himmel und über fünf Knoten Durchschnitt. Da hörten wir auf, den Gennacker zu benutzen, weil die „weißen Segel“ fast immer leichter zu handhaben und genauso schnell waren.

Dann der Atlantik - superschnelles Vormwindsegeln bei zum Teil sehr hoher Dünung. Kein Problem. Das Groß doppelt gerefft als Balance zur ausgebaumten Fock, so stand das Rigg fast die ganze Zeit. Der Pinnenpilot hat die ganze Arbeit gemacht. Es war ein Rollen, Rollen, Rollen, manchmal auch naß, wenn der Wind fünf oder sechs BFT erreichte, dann platschte es doch öfter mal ins Cockpit. 21 Tage und 14 Stunden für 2805 Meilen. Durchschnitt

fast 5,5 Knoten. Speedrekord im Surf 12,9 Knoten durchs Wasser gemessen, aber fühlte sich an wie 14 Knoten. Unser GPS war meistens aus.

? *Wie habt Ihr das Platzproblem gelöst? Ein Folkeboot ist ja doch eher klein, wenn man Vorrat für eine so lange Zeit verstauen muß.*

! Alle Klamotten wie alles andere, was wir nicht dauernd brauchten, haben wir in wasserdichte Plastiksäcke ins Vorschiff und den hinteren Teil des Kajütspinds gestopft. Lebensmittel waren unter den Salonkojen. Unter das Cockpit hatte ich einen 100 l Wassertank eingebaut, und wir hatten nochmal 150 l in Plastikflaschen, die in der Bilge und im Vorschiff verstaut waren. Da habe ich auch die Anker und Ketten verstaut. Sogar der Außenborder ist ins Vorschiff gewandert (das war ganz schön kitzlig auf See). Und dann haben wir noch extra Ablagen über den Kojen eingebaut für Bücher, Karten, GPS und kleine Plastiktöpfe mit Deckeln für allen möglichen Kram.

? *Was für Um- und Anbauten habt Ihr denn grundsätzlich am Schiff vorgenommen?*

! Das waren die Wind-Selbststeuerung, ein Bug- und ein Heckkorb, Dirk, Seezaun, Jackstage, ein kleines Solarpanel, eine Sprayhood, ein Kajüttisch (zerbrach schnell) einen Kartenplotter, LED Kabinenleuchten, ein Rettungsfloß, EPIRB, Dreifarbenlaterne im Topp, eine Masttopp UKW Antenne, Radarreflektor, ein Luk im Vordeck für die Ankerkette, Schränkchen, Kardanaufhängungen, die dauernd kaputtgingen, eine komplett neue Verkabelung, damit die Batterien aus der Bilge hochkamen und ein paar Preventer und Bullenstander.

? *Was gab es an spezieller Ausrüstung?*

! Ölzeug, T-shirts, Shorts, Mützen, Sonnenbrillen, Sonnencreme, Essen, Wasser, MP3 Player!

? *Wie war die Harmonie an Bord?*

! Wir haben uns wirklich nicht ein einziges Mal gestritten. Meistens viel gelacht. Nur ein paar bissige Bemerkungen, manchmal. Aber wir waren auch nur für sechs bis acht Stunden gleichzeitig wach, jeden Tag, abgesehen vom Wachwechsel in der Nacht.

? *Habt Ihr eigentlich jemals echte Angst gehabt?*

! Ähh, nö. Manchmal gabs schon recht „aufregende“ Momente, wenn große Wellen von achtern aufkamen - da willst Du schreien und suchst nach irgendwas zum Festhalten. Aber „Ariel“ hat sich immer brav angehoben und die Wellen unter sich durchgelassen. Die paar Wellen, die wirklich eingestiegen sind (weniger als 10?) und das Cockpit gefüllt haben, kamen immer überraschend und sind immer schnell durch die Cockpitlenzer verschwunden, nachem wir mal die Pfropfen entfernt hatten.

? *Braucht man eigentlich viel Ausdauer und Disziplin?*

! Ungefähr mittendrin gab es mal vier Tage mit fünf bis sechs Windstärken, und es gab 12 Fuß Dünung mit 5‘ bis 15‘ Seegang oben drauf. Da war es schon sehr ungemütlich und alles war nass von Gischt. Wir dachten einfach immer daran, dass der Wetterbericht in ein paar Tagen ein Abschwächen des Windes vorhersagte, und dass wir es nur aussitzen müßten und dann schon wieder trocknen würden...

? *Wie war das mit der Windsteuerung?*

! Captain Jack (alias die Windsteuerung) hat uns fast das ganze Steuern abgenommen. Guckt mal unter http://www.autosteer.com/html/autosteer_frameset.htm. Ich glaube immer noch, ich habe das Ding genau falschrum zusammengeschraubt, aber ich habe das noch nicht mit dem Hersteller nachgeprüft. Ist auch egal, das System hat einwandfrei funktioniert! Es gab pro Dreistundenwache durchschnittlich vielleicht drei Patenthalsen, aber unsere Preventer und Bullenstander haben jeden Schaden verhindert, und wir waren immer wieder schnell auf Kurs. Wir haben an ein paar Stellen zusätzliche Gummibanddämpfer angebracht, um die schlimmste Hektik zu mindern, und es brauchte fast immer eine gewisse analytische Mühe um zu verstehen und beherrschen, was da vorgeht. Aber mit etwas Nachdenken über Kräfte und Zugwinkel gings dann, und ich glaube, es war besser, nur eine einfache Trimmtabelle aufzustellen als sich mit einem komplizierten Regelsystem für verschiedene Servomotoren rumzuschlagen. Außerdem brauchte unser „Jack“ keinen Strom.

? Wie habt Ihr Euch auf richtig schweres Wetter eingestellt?

! Wir haben das Wetter jederzeit mit GRIB auf unseren Laptops verfolgt, genauso die die ARC Wetterberichte, und planten einfach schwerem Wetter AUSZUWEICHEN! Es gab eine breite Zone mit Gewittern und Böen bis zu 50 Knoten Wind, die einige Boote vor uns beschädigt haben. Wir konnten die Regenfälle auf den Wetterfax-Dateien sehen, und dann haben dreifach gerefft, um langsamer zu werden und hinter dem Wetter zurückzufallen. Für den Fall echt schweren Wetters hatten wir den Plan, alle Luken dichtzumachen, die Schapps zu erkeilen, alles Lose fest zu verlaschen, Sturmluken anzubauen und das Vorluk zu schalken, die Sturmfock anzuschlagen, Cockpitlenzer zu öffnen, klar Deck zu machen, eine kleinere Windfahne anzubauen, das Rigg nochmal zu überprüfen und einfach etwas vorsichtiger weiterzufahren. Dann hätten wir uns entscheiden müssen, welchen Kurs weiterzusegeln, hätten wahrscheinlich jeden per Satellitentelefon anzurufen, der irgendwas vom Wetter weiß und versucht, davor abzulaufen...

? ***Was waren denn Eure glücklichsten und lustigsten Momente?***

! Natürlich war die Ankunft in Rodney Bay einfach das Größte! Wir hatten uns zwei kleine Flaschen Sekt aus den 1000 und 2000 Meilen Feierpaketen von unseren Müttern aufgehoben. Die köpften wir dann. Aber wir kamen bei Nacht an, und die Annäherung ans Land war extrem verwirrend. Ich folgte einfach den Blitzlichtern auf dem Zielboot und war sehr besorgt wegen der Fotografenboote, die uns dauernd im Weg waren und zu rammen drohten. Aber wir kriegten einen wunderbaren Empfang in der Marina. Alles schrie und lachte und ließ die Nebelhörner heulen. Leuchtfackeln brannten und ungefähr 60 Leute mit meiner Familie standen auf der Pier, um uns zu begrüßen. Witzig waren einige Videos, die wir unterwegs voneinander gemacht haben. Die zeige ich Euch mal,wenn ich eine bessere Internet Verbindung habe.

? ***...und die dunkelsten Augenblicke?***

! Ganz sicher halbwegs durch die Biskaya. Unser Ölzeug, die Kojen, einfach alles war schon seit drei Tagen pitschnaß gewesen. Wir hatten uns schon einen einzigen Schlafsack geteilt, damit der nicht ganz kalt wurde, und auch nur eine Koje, die dadurch nur etwas naß war. Ich saß bibbernd in einer Ecke im Cockpit naßkalt durch und durch und angestrengt, nicht auf meiner Nachtwache einzuschlafen. Ich sah alle paar Minuten nach dem Polarstern, der hinter uns immer wieder mal zu sehen war,

um den Kurs zu checken. Da fragte ich mich wirklich, warum ich in diesem kleinen, unbequemen und klatschnassen Boot nach Amerika segeln wollte, wo doch meine Familie, meine Freundin und alle Freunde schön warm und trocken daheim in England saßen. Hmmm. Dann, am letzten Tag, kam die Sonne endlich raus, der Wind schlief ein und wir motorten nach Gijon hinein. Als erstes machte ich eine (noch eine) Liste mit Verbesserungsaufgaben.

? ***Wie habt Ihr die Organisation der ARC erlebt?***

! Die Sicherheitsanforderungen der ARC sind ziemlich klar, und ich habe ihre Liste abgearbeitet, um „Ariel“ bereitzumachen. Abgesehen davon haben wir die WWC (world cruising club) Leute eigentlich garnicht getroffen, bevor wir in Las Palmas ankamen. Sie waren wirklich extrem freundlich und meistens sehr hilfreich. Die Seminare, die sie dort gaben, waren sehr gut, besonders das über Atlantikwetter und Kurswahl. Während der Überfahrt empfingen wir regelmäßig Flottenmeldungen per E-Mail. Der Standardwetterbericht war gut, aber er wiederholte in der Regel nur das, was ich ohnehin auf unseren GRIB Wetterfiles sehen konnte, aber einige spezielle Sturmwarnungen und darüber, was anderen Teilnehmern passierte, waren sehr nützlich. Es gab auch ne Menge Parties in Las Palmas, die waren wirklich klasse, bis ich den ständigen Kater nicht mehr ertragen konnte...

Wir haben uns besonders mit einigen anderen Bootscrews angefreundet: „Wagtail“, einer Westerly 31, „Little Blue“, einer 43er

About our charity: Samantha Dickson Brain Tumour Trust (SDBTT) Raise awareness, support and funds for brain tumour research to help fight this devastating disease. Brain cancer is on the increase and that is why more research needs to be carried out and hopefully one day, a cure can be found. Please help us. Charity Registration No 1060627

Dufour und „Hippopotamus“, das ist, glaube ich, ein 36 Fuß Boot, das Ihr in Deutschland gut kennt. Wir haben unsere Positionsmeldungen getauscht und einige Blogs, solange wir unterwegs waren, und zum Schluss haben wir „Little Blue“ um sieben Stunden geschlagen. Ahh süßer Sieg!!! (Morgen treffen wir Chris und Barbara von der „Little Blue“ hier in St. Pierre, Martinique)

? *Wie ist denn so die Karibik im Folkeboot?*

! Einfach herrlich. Nach etwas Landurlaub und fünf Tagen vor Anker mit Reparaturen am Boot sind wir jetzt schon einige Tage an Martinique hochgesegelt. Das Wetter ist absolut vorhersagbar, und „sogar Folkeboote“ sind richtig gemütlich zu segeln, mit einem Reff im Segel. Himmel und Wasser sind fast immer strahlend blau, aber wir haben hier mehr Regen als ich erwartet hatte. Weil die Inselküsten fast alle sehr steil sind, sind die Ankerplätze ziemlich weit von den Stadtzentren entfernt. Ich glaube, es gibt geschütztere Ankerbuchten weiter im Norden – Antigua und Barbuda sehen da besonders nett aus.

? *Wie reagieren denn die Leute auf Euch im Folkeboot?*

! Normalerweise sind die Segler sehr nett, sie kommen vorbei, sagen hi zu uns beiden in dem kleinsten Boot. Sie fragen uns manchmal ungläubig, ob wir wirklich damit über den Atlantik gekommen sind. Viele glauben nicht, dass man auf so einem kleinen Boot was Vernünftiges zu Essen kriegt, und dann laden sie uns zu sich an Bord zum Essen ein. Keine Beschwerde von uns!

? *Würdet Ihr Blauwassersegeln im Folkeboot anderen Seglern empfehlen?*

! Na klar, absolut! Wir waren zwar noch in keinem wirklich schweren Sturm, aber ich bin sicher, das würde das Boot auch schaffen. Dieses Vertrauen gibt mir ein bessers Gefühl, als wenn das tolle Design geändert und kompromittiert würde, um alle möglichen Sachen reinzuzwingen, wie sie moderne Charteryachten an Bord haben. Nahrung und Wasser für zwei passen gut rein (wir haben immer noch was übrig), und einen Kühlschrank braucht man eigentlich nicht. Eine Toilette wäre nett, aber es geht auch ohne. Ganz sicher braucht jeder, der auf die Hochsee geht, eine Selbststeuerung, um nicht 12 Stunden naß und kalt in einer Ecke sitzen zu müssen, aber grundsätzlich ist das Folkeboot ein tolles Schiffchen auch für längere Hochseepassagen und gelegentliche Ozeanüberquerung. Ganz um die Welt würde ich aber doch nur segeln in einem Schiff mit mehr Motorkraft, Speed, einer Toilette und...

? *Was sind Deine weiteren Pläne?*

! Ich will durch die Karibik, dann an der US Küste entlang bis nach New York, noch in diesem Frühjahr. Danach hoffentlich wieder zurück nach England, im Spätsommer, also rund um den Atlantik. Dafür muss ich die Kardane verbessern, ne Skihose mit Reißverschluss kaufen und den Lümmelbeschlag tauschen, der hat nämlich gelitten. Auch einen kleinen Windgenerator will ich haben, damit ich den Computer öfter laufen lassen kann, aber das ist zum Inselsegeln und nicht für die Überfahrt nach Hause. Ich will einen Heckgrill und eine Badeleiter – mit dem dichten Seezaun ist das Anbordgehen nach dem Schwimmen nämlich echt schwierig. Als letztes plane ich noch einen kleinen Barschrank, weil der originale Gläserschrank von Folkebootcentralen jetzt unser Erste-Hilfe-Schrank ist. Ach ja, die Mastmanschette leckt dauernd etwas (wenn ich jetzt anfange nachzudenken, fallen mir noch tausend kleine Dinge ein...).

Fragen und Übersetzung:
Michael Hundrup

Raumschots im Atlantik

Der Blick auf den Ankerplatz von der hohen Klippe auf Las Desertas

Das Tagebuch

der Atlantiküberquerung von Henry Adams und Tim Fosh

24. Sept. 2007, 13:16, Lagos Marina

Beginne bei Position 37° 6‘39.43“N, 8°40‘27.03“W, Lagos Marina. Plan vorerst: Ab Lagos, vielleicht am 16. Oktober, 450 Meilen zur Madeira Gruppe. Dann zu den Kanaren via Selvagem Inseln (300 Meilen weiter), dann die Atlantik Vorbereitungen, um am 25. November ins tiefe Wasser vorzudringen. Außerdem werde ich am 11. Oktober „Yachtmaster” sein, hoffentlich...

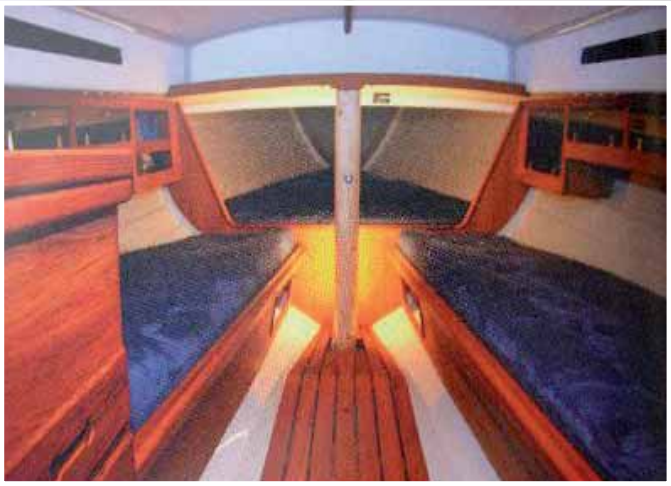
10. Okt. 2007, 22:04, Lagos Marina

Endlich online per teurem Marina WiFi und Stromleitung ins Boot, also alles aufladen. Bin auch vorbereitet für die „Yachtmaster“ Prüfung morgen. Alle Seekarten und den Reed’s Almanach von Rob und Julia von RuSailing geliehen und Pascal getroffen, der für die praktische Prüfung meine Crew macht. War auch einkaufen: Eine neue 110Ah Schiffsbatterie zu exorbitantem Preis und jede Menge Kleinkram, auch ein paar Teile, um endlich den Landstromanschluß hinzukriegen. Schnäppchen des Tages: ein Blatt gutes Sperrholz für mein neues Schapp.

17. Okt. 2007, 23:39 Weg aus Lagos!

Endlich fast fertig, um nach Porto Santo abzusegeln! Viele kleine Arbeiten erledigt, geht

Am Steg in Rodney Bay



Folkebootkabine vor und nach Atlantiküberquerung

jetzt alles viel schneller, wo Foshy hier bei mir ist. Neue Klemmen am Mast, Spinddrainage, kardanisch aufgehängte Petroleumlampe, Schapp, Moskitonetz und Eichenverstärkungen am Großbaum. Die Yachtmaster-Prüfung ging ganz gut. Gut bestanden und hatte einen sonnigen Prüfungs-Segeltag auf die Portimao Reede und zurück bei leichtem Wind. Morgen früh setzen wir Segel, sobald wir aufgetankt sind. Es sollte vier bis fünf Tage dauern bei den angesagten leichten NE Winden. Freuen uns, endlich wieder zu segeln!

23. Okt. 2007, 16:35,
Porto Santo!

Der kleine Dorfplatz in Porto Santo (Position: 33:03.531N, 16:20.146W) mit billigen Sandwiches. Wir sind gestern angekommen, nach vier Tagen mit angenehm leichten und warmen achterlichen Winden. Haben mit Vier-Stunden Nachtwachen experimentiert; das hat aber nicht gut funktioniert, und so gingen wir zurück auf drei Stunden Wache: drei Stunden frei, das geht gut. Haben den Lümmelbeschlag zerbrochen, deshalb die letzten Tage ohne Groß gesegelt, aber es ging trotzdem gut voran.
10 Minuten nach meiner letzten Morgenwache sah Foshy die spitzen Gipfel der Insel vor uns. Schon erstaunlich, wenn nach vier Tagen, in denen man

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT- MØLLER

NEW FUNCTION - NEW CLASSIC - CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

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

nichts gesehen hat, nicht mal irgendwelche Schiffe, plötzlich so eine Insel vor einem auftaucht. Obwohl die Navigation so einfach ist: ‚Goto', ‚Enter', fertig.

An Bord gab's meistens Pasta. Gespannt, wie es sein wird, wenn wir auf See endlich Brot backen können. Die Crew scheint hieran zu zweifeln, aber er wird es schon noch sehen! Porto Santo ist herrlich. Wir liegen in einer blitzsauberen Marina am Ende eines fünf Meilen langen goldenen Strandes mit kristallklarem Wasser und blauem Himmel. Da kann man den englischen Regen wirklich vermissen. Ach, wir bleiben noch ein paar Tage!

23. Okt. 2007, 16:35,
Es spricht die Crew

Wir haben beschlossen, abwechselnd Tagebuch zu führen, um Euch möglichst viel literarisches Talent, Spannung und Einzelheiten zu bieten, wobei für die ersten beiden ich, für das Letztere Henry zuständig ist. Wir baden hier im kostenlosen Internet, laden Musik herunter, trinken Coke aus Glasflaschen und essen Mega-Sandwiches. Eine willkommene Abwechslung von den gastronomischen Genüssen, die unser Kombüsensklave an Bord zutage fördert. Es waren nur vier Tage unter blauem Himmel und hellem Sonnenschein von Lagos hierher, und ich bin rot wie eine überreife Himbeere, vielleicht aufgrund eher symbolischer Anwendung von Sonnencreme! Die Überfahrt war ohne besondere Vorkommnisse nach dem

Abfahrt von Weymouth

ersten Tag, den wir brauchten, um unsere Seebeine wieder wachsen zu lassen. Henry schien es dabei schwerer zu haben als ich, hat doch sein Magen die Konstitution eines nassen Papierbeutels. Er lag fast 36 Stunden herum, fühlte sich müde und tat sich selbst leid. Ich gebe zu, daß selbst mein Stahlbetoneimer eines Magens etwas gelitten hat. Aber ich habe Henry nichts davon gesagt, um sein Jammern nicht noch anzufeuern. Ich werde auch nicht auf dem Bruch des Lümmelbeschlages herumreiten, weil ich ihn erst entdeckt habe und damit nicht angeben will. Aber ich gebe zu dass Henry, nachdem ich ihm das Problem aufzeigte, erfolgreich einen Plan erarbeitete, den meine Hilfsbereitschaft dann umsetzte. Das alte Wachsystem hat so gut funktioniert wie schon in der Biskaya, nachdem wir Henry's Idee von Vier-Stunden Wachen wieder aufgaben. Es hatte zur Folge, dass einer von uns acht Stunden machte, der andere nur vier. Es ist schwer, nach einer Vier-Stunden-Wache noch eine zweite ab vier Uhr früh hindurch wachzubleiben, wie wir beide bewiesen haben, indem wir zufrieden unter sternenklarem Himmel schnarchten. Henry's Auffassung von Wache gehen scheint übrigens zu sein, auf dem Rücken liegend träumerisch die Sterne zu betrachten und Konstellationen zu erkennen. Gelang es ihm, wurde er so aufgeregt, dass ich mich frage, wie er in der Freiwache überhaupt schlafen konnte. Ich genieße die Sonne sehr nach einem britischen Sommer im Büro, und ich versuche (zugegeben, wahrscheinlich vergeblich), Henry's Bräune aufzuholen, die er sich während dreier Monate im Mittelmeer besorgt hat. Dies führte gestern zu einer eindrucksvollen Rosigkeit meinerseits, nachdem ich zum ersten Mal auf unserer Fahrt etwas sparsamer mit Sonnencreme war.

26. Okt. 2007, 15:03,
Madeira

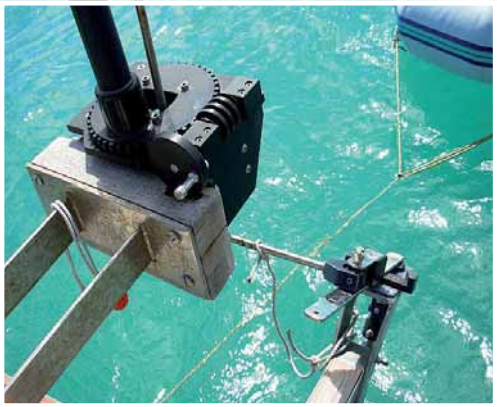
Position: 32:38.955N, 16:54.541W. Wir sind in Madeira! Und endlich regnet es mal! Sitzen in einem Eckcafe am Großen Platz und haben alle Erlaubnisscheine, um in den nächsten Tagen die Ilhas Desertas und Ilhas Selvagems zu besuchen. Liegen in der Quinta do Lorde Marina und haben ein Auto für zwei Tage gemietet. Hatten wunderschönes Segeln von Porto Santo hierher, noch mehr GROSSE Delfine, einige sogar gefilmt. Das Leben an Bord ist gut: Bier, Oliven und Cornichons im Cockpit, dazu ein paar Folgen von ‚Peep Show' (die Fernsehserie, kein nautisches Fernglasspielchen). Jetzt fol-

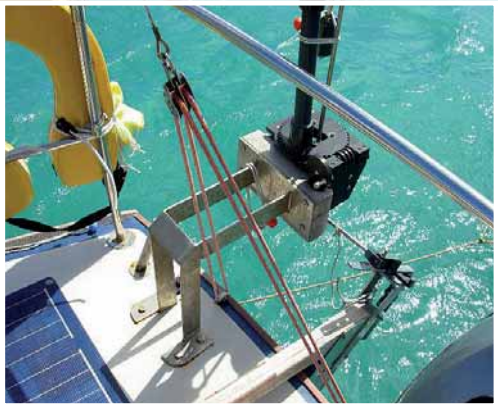
DAS HENZE-FOLKEBOOT:

Ästhetik und Perfektion bis ins Detail
Made in Germany

Jetzt Gratis-Infomaterial anfordern:

Bootswerft Henze GmbH
59519 Möhnesee - Gutenbergweg 39
Tel. 0 29 24 - 18 92 Fax 0 29 24 - 20 31
www.henzewerft.de info@henzewerft.de





Die Windsteueranlage am Folkeboot „Ariel“

gen wahrscheinlich wieder die abenteuerlichen Stories von Foshy, ich bin sicher, davon glaubt niemand auch nur ein Wort! H.

Ja, wir sind in Madeira, aber fast wären wir's nicht: Mein wundersam begabter Skipper hatte geruht, nicht die Seekarten für die letzten dreißig Meilen zu unserer jetzigen Marina zu benutzen. Er setzte den Kurs ab zu einer Insel, die er sah und für Madeira hielt. Erst eine Stunde auf dem Kurs bemerkte er (nach einem dezenten Hinweis von der immer wachsamen Crew) eine viel größere, auffälligere Insel querab von uns, und daraufhin hatten wir ein paar Stunden wundervollen Segelns, begleitet von etlichen dinosauriergroßen Delfinen (die waren echt massiv!). Wir brauchten glatt zwei Stunden weniger zum Ziel als berechnet, und wir freuten uns, abends noch Zeit zu haben für ein paar Bierchen.
Henry fühlte die ganze Wucht des Alkohols nach 30 cl, und so wurde es ein eher ruhiger Abend. Wir waren um elf in der Koje, nachdem wir mit ein paar Norwegern geplaudert hatten, die in der Folge unseren Kabeladapter verloren, welchen wir auch nur vom Hafenpersonal geborgt hatten. Ich war für Absegeln ohne bescheid zu sagen und sehen, ob sie uns verfolgen würden, so wie sie es gestern wirklich getan hatten um uns hereinzuholen, als unser ausgeschaltetes Funkgerät nicht auf ihre Anrufe reagierte. Aber Henry scheint ein weit ehrenhafterer Mensch zu sein als ich. Wird das Gute über das Böse siegen? Fortsetzung folgt.

Stauen des Vorschiffs

Vorerst nahmen wir Besitz von einem Chevrolet Matiz (unser Mietwagen) und genossen die Freiheit in Madeira für zwei Tage. Wir haben offenbar die Fähigkeiten der wunderbaren Maschine ganz entfesselt, als wir sie auf dem Weg in die Inselhauptstadt Funchal an seine Grenzen führten. Danach wollten wir es unbedingt Bergsteigen sehen, losgelassen in seinem natürlichen Habitat. So besorgten wir uns einen Passierschein zu den landschaftsbotanischen Gärten in der Inselmitte. Sehr schön, für so einen botanischen Garten, und die Aussicht über Funchal war toll. Aber nach einer halben Stunde oder so langweilten wir uns ein bisschen mit all den Pflanzen und erholten uns in einem guten altmodischen McDonalds. Wir hatten auch viel Spaß, als wir direkt an der Abbruchkante einer Klippe parkten (gerade unterhalb der zweithöchsten Steilküste der Welt). Wir starteten den Motor, um wegzufahren, nur Henry hatte vergessen, dass er den Gang dringelassen hatte… Generell fuhr Henry sehr gut, wenn er nicht in der falschen Richtung die Kreisverkehre befuhr. Schließlich fanden wir sogar einen Supermarkt mit Sonderangeboten für Bier und kauften unseren ersten echten Madeira.

Einen Abend waren wir zu Gast bei James Anderson, einem ehemaligen Armeeingenieur, der mit seiner Ketsch „Arc“ mit der ARC um die Welt schippert. Er lud uns auf ein Bier ein, und wir gingen erst morgens um drei, ziemlich groggy. Wir staunten nicht schlecht über all die Annehmlichkeiten an Bord: Ein Spülklo, fließendes heißes Wasser, ein Kühlschrank (kaltes Bier!) und ein Backofen, ganz von der Stehhöhe zu schweigen! Mein Skipper war offenbar glücklich, über Motoren zu fachsimpeln, während ich mich der Aufgabe widmete, ein Mammutcurry zu kochen, das alle sehr genossen. Wir kriegten sogar etwas echten Käse zu essen – episch!
Am Nachmittag verlassen wir die Marina und hoffen, das Personal bemerkt das Fehlen des Stromadapters nicht, den unsere norwegischen Bekannten verloren haben. Die nächsten Tage werden wir unter Segeln oder vor Anker sein.

01. Nov. 2007, 15:28, Selvagem Grande

Selvagem Grande (Position 30:08.420N, 15:52.252W) für einen Tag und eine Nacht. Foshy schnarcht gegenüber nach einem ermüdenden Pastaessen. Wir werden nachher wohl an Land schwimmen und uns die Insel ansehen, von der jeder Botaniker weiß: „Das Weltnaturerbe der Ilhas Selvagens besteht aus etwa 105 seltenen Pflanzen, von denen 11 sogar endemisch auf dieser Inselgruppe sind.“ Klingt

fesselnd. Wind ist immer noch NE, abnehmend. Planen, morgen früh nach Las Palmas auf Gran Canaria zu segeln.

04. Nov. 2007, 17:37,
Bemerkungen der Crew

Die Crew quält ihr schlechtes Gewissen nach vier Tagen ohne Eintrag. Dafür gibt es zwei Erklärungen: Erstens den Bösen Skipper, der immer über dem Computer saß und zweitens die generelle Apathie und Faulheit der Crew auf See. Wir sind also Montag zu den Ilhas Desertas gesegelt, die ihrem Namen Ehre machen, nur 15 Seemeilen oder so von Madeira. Abgesehen natürlich von zwei charmanten und hilfreichen Inselhüterinnen, deren Job darin besteht, sehr knappe Shorts zu tragen und Ziegenbabies zusammenzutreiben (keine Fragen hier, bitte – eine lange und sehr komplizierte Geschichte, die unsere Leser gewiß nicht glauben würden). Die besagten Inselhüterinnen waren besonders hilfreich dabei, Massen von Papier zu produzieren. Wir mussten unterschreiben, dass es nicht die Verantwortung der Inselverwaltung wäre, wenn wir von irgendeiner Klippe stürzen. Ich wurde gewarnt, nicht in meinen Deckschuhen zu wandern, da es aber die griffigsten Schuhe waren, die ich dabei hatte, zog Euer Held vor, wie üblich ein frohes Gesicht gegen alle Widrigkeiten aufzusetzen. Die Kletterei war sehr, sehr steil und hauptsächlich der Absicht des Skippers gewidmet, Fotos von unserem Ankerplatz für seine heimliche Freundin, Anne Hammick, Herausgeberin des Atlantic Islands Pilot Guide, zu machen. Der Böse Skipper scheint sich verpflichtet zu fühlen, alles zu tun, was Anne wünscht (und vieles, das sie nicht einmal ahnt), nur um ein Quentchen ihrer Gunst zu erhaschen. Dies schließt offenbar das Erklettern 500 Fuß hoher Klippen ein. Die Crew war nicht froh darüber und fühlte sich arglos mißbraucht für des Skippers eitle Liebedienerei. Jedenfalls verließen wir diesen Schauplatz des nachmittäglichen Leidens der Crew am nächsten Morgen und fuhren zu den Ilhas Selvagems.

Nach den (wie ich, gezwungen zu dem hohen Ausblick, zugeben muss) eindrucksvollen Desertas waren die Selvagems etwas enttäuschend, besonders nach den Anpreisungen der Liebenden, des Bösen Skippers und Anne Hammock. Es war ein bisschen wie von Louis VI Bureau zu Ikea Sofatisch, ein echtes Downgrading. Dementsprechend machte sich die Crew dort nicht einmal die Mühe, das Boot zu verlassen und gab sich stattdessen der Aufgabe hin, zwei weitere fantastische Pasta-Gerichte herzurichten (besonders bemerkenswert bei dem anscheinend intensiven Verrottungswunsch eines jeden Stücks frischen Gemüses oder Obstes an Bord).

Bald jedoch fand sich Euer knospender Held in einer Bar neben dem Liegeplatz in Las Palmas. Diesen hatten wir gewählt wegen des bescheidenen Preises (die Einrichtungen waren sogar sehr bescheiden), und wir entschieden uns für eine temporäre Mitgliedschaft im lokalen Yachtclub, um dessen bessere Einrichtungen maximal zu nutzen, einschließlich Pool und Sauna und billiges Bier (1,75 Euro das Glas). Abgesehen davon ist die größte Neuigkeit, dass meine Rosigkeit (nach einigem Pellen) endlich braun wird (hurra).

12. Nov. 2007, 11:17,
Las Palmas

In der vergangenen Woche wurde die Crew von dem Bösen Skipper in sengenden Temperaturen wie ein Sklave zur Arbeit getrieben, bei durchschnittlich über 30° täglich und bei gerade mal einem Glas oder zwei am Abend gegen seinen unstillbaren Durst. Und, weil man einen Mann an seiner Arbeit erkennt, hat der Sklave sich als meisterlicher Handwerker erwiesen, hat Windfahnen und andere wunderbar technische Ausrüstungen mit eigenen Händen und den unzureichenden Werkzeugen erschaffen, die der Böse Skipper ihm zur Verfügung stellte. Er hat gegen eine magische Liste von Arbeiten gekämpft, die immer länger wurde, je mehr erledigte Aufgaben er darauf ausstreichen konnte. Außer von Arbeit wurde die Crew von einer Reihe skandinavischer (und anderer) Yacht-Anhalter belästigt, die herumgehen und jedes Boot, das Crew benötigt, um eine Passage über den Atlantik anhalten. Aber, bezeichnenderweise, nie wurde unser Held gefragt, und es ist offensichtlich (durch den gehetzten, fast ängstlichen Blick in ihren Augen), dass sie alle von der Unternehmung tief beeindruckt waren und fühlten, dass sie niemals der Crew der „Ariel“ auch nur das Wasser würden reichen können. Im Gegenteil zu unbotmäßigen Erklärungen, die ich aufgeschnappt habe, ist dies nicht, weil wir nur ein kleines Boot haben, auf dem sie keinen Komfort oder auch nur Platz erwarten könnten. Es ist auch nicht weil all die anderen Boote mindestens dreimal so groß wie wir erscheinen. Wir mussten auch mit etlichen Leuten plaudern, die (durch verschlossene Türen) auf unseren Steg gelangten, ohne irgendeine Verbindung zu einem der Boote zu haben, und wir quittierten ihre Überraschung / Ungläubigkeit / Feindseligkeit mit einem Lächeln. Für die Uneingeweihten sollte ich wohl eine Übersetzungshilfe geben, um den typischen Wortwechsel verstehen zu können, der vom Schwimmsteg aus unserem Boot gewidmet wurde:

Hallo = Hallo, hör doch mal eben mit der Arbeit auf, deren schwierigsten Teil Du gerade tust, damit ich Dir meine ungebetene Konversation aufdrängen kann.

Hi = Meine angeborene englische Höflichkeit veranlasst mich, mitten in besagter Arbeit aufzuhören und Deine Erkundigungen zu beantworten. Allerdings ist mein Ziel, die Unterhaltung so kurz wie möglich zu machen, damit ich zurück an meine Arbeit und weg von Deiner Konversation komme, die, ehrlich gesagt, kaum aus mehr besteht als das, was ich heute schon x-mal gehört habe.

„Ariel“ in Lagos

„Segelt Ihr die ARC?“ = Wie könnt Ihr die ARC in DEM DING segeln? Wusste gar nicht, dass man da auch Dinghis reinlässt. Warum segelt Ihr keine hübsche 40+ft Yacht, wie jeder andere auch? Was stimmt bloß nicht mit Euch?

„Ja, machen wir“ = Da oben ist die ARC Flagge, wir sind am

Steg mit all den anderen. Ist das nicht offensichtlich? Und die ganze Fragerei und Deinen bedauernden Ton kannst Du Dir sparen.
„Ganz schön kleines Boot“ = Im Ernst, was habt Ihr vor? Mich würdest Du nicht 1400 Meilen vom Land kriegen in dem kleinen Ding. Da bin ich doch lieber auf ner Yacht mit Einbaudiesel und Helikopter Landeplatz für Notfälle.
„Ja, sie ist schon klein aber stabil und seetüchtig“ = Sieh mal, wir sind von England hierher gekommen, wir wissen verdammt gut, dass wir (beiweitem) das kleinste Boot in der Rallye sind, und dass Du das vielleicht seltsam findest. Aber wir haben offensichtlich genug Vertrauen in unser Boot und dass wir sicherheitsmäßig ok sind und dass wir für drei Wochen oder so auf Komfort verzichten können, das haben wir alles sechs Monate lang getestet, und jetzt Schluss damit.
„Wird nicht sehr komfotabel“ = Nee, da kriegste mich trotzdem nicht drauf! So jung und stur und ignorant!
„Alles in Ordnung, wir wissen schon, dass es nicht sehr komfortabel wird“ = Siehe oben, Gehirn jetzt im Leerlauf.
„Was glaubt Ihr, wie lange Ihr braucht?“ = Du scheinst ein Jahr Studienpause zu haben, aber glaubst Du, Du schaffst das in einem Jahr?“
Drei bis vier Wochen, hängt vom Wind ab“ = Ja, stimmt, aber wir werden kaum das langsamste Boot sein.
„Na dann, viel Glück“ = Ihr werdet’s brauchen.
„Danke“ = Tschüss jetzt!

Das ist natürlich ein parodisierter Dialog, denn wir freuen uns doch über jeden, der kommt, sie zeigen doch alle nur ein höfliches und anteilnehmendes Interesse. Wie auch immer, frag in solchen Situationen immer besser den Bösen Skipper, sprich mit dem glatzköpfigen Braunen, nicht mit dem grimmigen Roten. Der Braune glaubt sowieso, er weiß es besser.

Was noch? Der wache Leser wird sich freuen zu erfahren, dass der Böse Skipper von seiner geliebten Anne Hammick abserviert worden ist. Nach buchstäblich tonnenweise E-Mails hin und her und ebensovielen unnötigen Seemeilen hat Anne offenbar beschlossen, keine E-Mails von Henry mehr zu beantworten. Ich vermute, sie hat von ihm alles bekommen, was sie wollte, und ignoriert ihn jetzt. Aber Henry glaubt immer noch daran, dass sie ihm ihren neu aufgelegten „Pilot of the Canary Islands“ schicken wird - oh Liebesblindheit.

Schmetterling im Passat

Wir gingen gestern auch auf einen kleinen Spaßtrip die Küste runter nach Taliarte, auf dem die Welt umgekehrt und die Crew der Skipper wurde, für eine kurze Strecke, oh Schande! Sturmsegel wurden gesetzt, alle Reffs eingebunden, und das bei 1,5 Bft. Wir übten auch einige Mann-über-bord-Manöver und hatten viel Spaß daran, einander aus dem Wasser zu bergen, während wir uns bewusstlos stellten. Die Crew (jetzt wieder Crew) hatte damit viel weniger Probleme als der Skipper. Dies ist freilich nur meinem überragenden Geschick und meiner Kraft zuzuschreiben und nicht etwa, wie dreist behauptet wurde, gewissen Gewichtsunterschieden. Nach soviel Mühen unter Segel und Motor gönnten wir uns am Abend ein gutes Abendessen auswärts und kamen am Morgen danach etwas später hoch als geplant.

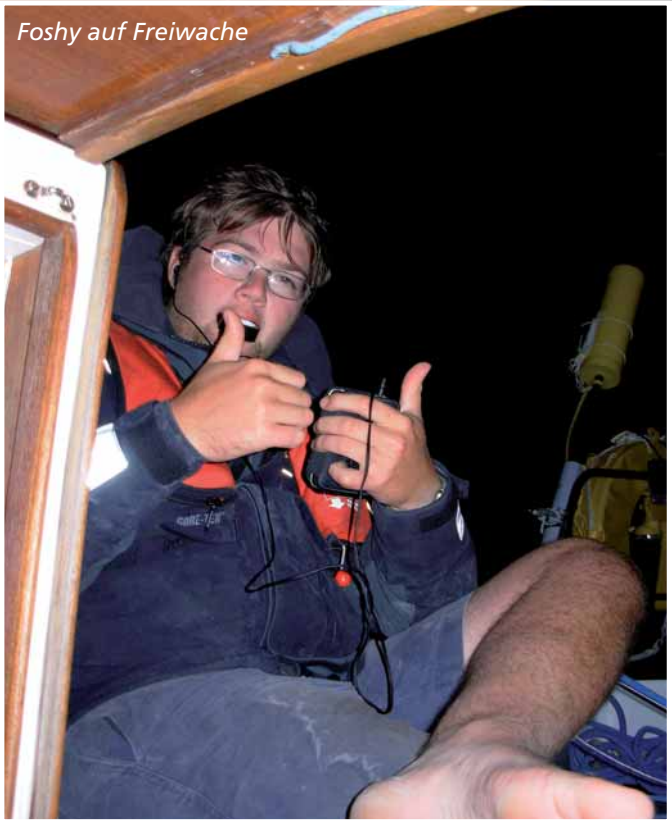
Madeira von Ferne

Heute öffnete das ARC Büro, und wir konnten endlich einiges offizielles Zeugs einkaufen. Der Böse Skipper redet von irgendwelchen Seminaren, aber die Crew ist begeistert von den ARC Memorabilien. Heute gingen auch die Parties los, mit freien Getränken von der Art, die die Crew am liebsten mag.

Damit Ihr es nicht vergesst, oder etwa gar nicht wisst: Wir wollen mit unserer Unternehmung Spenden für eine wohltätige Organisation generieren. Wenn Ihr auf www.justgiving.com/timothyfosh guckt, dann findet Ihr etwas Information zum Samantha Dickson Trust und über dessen und unsere höheren Absichten. Was dort steht, habe auch ich geschrieben.

28. Nov. 2007, 12:26, Dritter Tag auf See!

Mittagsposition 24:19N, 19:38W. Endlich habe ich meine Seebeine wieder und kann etwas schreiben - im Cockpit, es ist ein wunderbarer Tag, blauer Himmel, flauschige Wölkchen, tiefblaues Wasser und ein leichter Wind. Hmmm wir machen etwas über vier Knoten SW. Werden also Mitte Januar Brasilien erreichen, wenn‘s so weitergeht, aber es gibt gute Chancen, dass der Wind am Freitag auffrischt und uns zum wahren Passatwind treibt, damit wir auf St. Lucia zuhalten können. Wir machen nicht viel, gewöhnen uns nur daran, auf See zu sein, versuchten, nicht daran zu denken, wie lang drei Wochen sind. Wir schlafen viel, essen zu unmöglichen Zeiten. Höhepunkt des Tages heute nachmittag: Eine Eimerdusche für mich. Oh ja, das Leben hier draußen hat viel Adrenalin, und ich genieße es! Ich sollte etwas Strom sparen, damit Euch der Schiffsjunge wieder etwas mit seinem Witz unterhalten kann. Der echte Höhepunkt bisher war allerdigs wirklich der erste Nachmittag: 200 Boote auf einmal am Start, laute Musik und ein toller Abschied. Und gleich ein neuer Rekord für „Ariel“, 12,5 Knoten im Surf von der Welle! Und die besten Delfine, die wir bisher gesehen haben; einige sprangen bis drei Meter aus den Rücken der großen Wellen. Vielleicht hat Foshy welche auf Video.


Foshy auf Freiwache

30. Nov. 2007, 13:37,
Fünfter Tag auf See –
Update von der Crew

Blasende Wale, Böen bis Stärke neun, Wetterleuchten, Beinahezusammenstöße mit anderen Schiffen, Wasserhosen, Atom-U-Boote, kaltes Bier - nichts von alledem haben wir erlebt oder genossen. Stattdessen informiert mich der Skipper gerade eben, dass die Aussicht von der Klo-Pütz unvergleichlich sei. Wette, die in den anderen Booten beneiden uns darum! Routine hat Einzug gehalten, und wir sind ziemlich glücklich dabei. So glücklich, wie man nur eben sein kann, wenn man nie länger als drei Stunden am Stück schläft. Wir hören uns beide Stück für Stück durch ein Harry Potter Hörbuch, und das lässt uns verschroben miteinander reden wie Hogwarts-Schüler; Harry Potter ist zur Zeit das Einzige, was wir von der Welt draußen hören. Wir haben sogar einmal geschafft, Scrabble zu spielen (gar nicht so einfach auf einem derart rollenden Boot) und etwas Karten, während dauernd mein kulinarischer Genius seinen höchsten Standard erfüllt. Hoffentlich kommen wir in ein paar Tagen aus diesen leichten Winden heraus und können endlich etwas schneller segeln, denn es wird auf Dauer etwas deprimierend, keinen Tag über 100 Meilen zu schaffen. Ich möchte doch Weihnachten irgendwo sein. Wen es interessiert: Mein Bart wächst zügig, und ich werde sicher wie ein Rhododendron-Busch aussehen, wenn wir ankommen. Soviel für heute, da wir Batteriestrom für so Zeug wie Wetterbericht und Positionsmeldung sparen müssen.

01. Dez. 2007, 12:13

Position: 21:58N, 24:40W Endlich schöner kräftiger Wind! Soll allerdings morgen schon wieder einschlafen. Werden von einem geheimnisvollen deutschen Boot verfolgt. Die sind jetzt seit über 24 Stunden auf unseren Fersen... Alles bestens soweit!

04. Dez. 2007, 14:18,
1000 Meilen geschafft!

Position 19:27N, 30:58W So, jetzt haben wir also schon 1000 Meilen hinter uns, jetzt müssen wir uns wohl wirklich zu dieser Atlantikquerung bekennen: Zurück wäre schwierig. Wie hatten ein paar gute Etmale, was immer die Stimmung hebt, und ich rate mal, dass wir vielleicht schon in 15 Tagen oder so in Rodney Bay sein können; das ist ja garnichts! Besonders nicht jetzt, wo wir schon den Adventskalender angefangen haben. Wir haben Henry‘s 1000 Meilen-Carepaket geöffnet (das 2000 Meilen Paket ist von meiner Mum und kommt später dran) und haben jede Menge Leckerchen gefunden. Neben den vielen Süßigkeiten war da eine kleine Flasche Sekt, jede Menge Kekse und Küchlein und Rätselhefte (klasse, dann muss ich mich nicht so um Konversation bemühen). Sehr aufregend waren die Mintbrause und der Adventskalender, die uns in Weihnachtsstimmung versetzen sollten. Genau das ist hier draußen etwas schwierig, nicht etwa wegen meines profanen Wesens sondern weil wir seit vier Tagen offiziell in den Tropen segeln, und das bei ziemlich unweihnachtlichen Temperaturen. Die nächsten Tage genossen wir etwas stärkeren Wind (bis Stärke sechs), und so knabbern wir an der 140 Meilen-pro-Tag Rekordmarke, und das nur unter dem doppelt gerefften Groß. Sollte uns auch beim Schleppangeln helfen, denn dafür braucht man hier angeblich um die sieben Knoten Speed. Obwohl so ein Grünschnabel würde ich dem doch schon jetzt gern widersprechen, denn gleich bei unserem ersten Versuch im Hochseefischen vor drei Tagen haben wir nach nur drei Minuten eine 12 Pfund Dorade gefangen, ohne auch nur die Leine ganz aufgefiert zu haben. Der Böse Skipper war ganz leutselig und prahlte, er würde seinen Durchschnitt von 4 Pfund Fisch pro Minute bestimmt halten. Seine Popularität schwand dann aber rasch, als er keinen weiteren Fisch hervorbrachte. Nur ein einziger Fliegender Fisch platschte letzte Nacht an Deck.

08. Dez. 2007, 13:30,
Bergfest

Nun, es scheint, wir haben die Hälfte geschafft! Jedenfalls nach unserer groben Schätzung. Noch ca. 1200 Meilen vor uns bei etwa 1500 im Kielwasser. Dreieinhalb Tage war es ziemlich nass bei recht starkem Wind, und wir sind leider doch eher langsam. Schließlich ist dann wie auf Wunsch (wenngleich mit etwas Verzögerung) die Sonne herausgekommen und blinzelt gelegentlich durch die Wolken. Eine solche Menge Wolken hatte der Böse Skipper verschwiegen, als er mir die Fahrt als sonnige Kaffeefahrt verkaufte. Viel weniger war die Rede von der Möglichkeit dieser massiven Gewitterfronten, hinter denen wir uns bemühen, zurückzubleiben. Er hat zwar irgendwas von Regenschauern gesagt, und davon besuchen uns reichlich. Aber wir sind darauf vorbereitet. Wir pöttern lieber langsam hinterher, in vergleichsweise leichtem Wind, ohne je die Pinne oder die Segel anfassen zu müssen. Ehrlich gesagt, passiert bei uns nicht viel, wir werden nass, schlafen, stehen auf, werden wieder nass, zwischendurch essen wir hin und wieder und hören uns Hörbücher an. Mit den Tagesetmalen sind wir hochzufrieden, deshalb ist unsere Stimmung sehr gut, immer bis wir in die feuchte Koje kriechen. Gerade eben ist Henry in Boxershorts auf Wache von einem Regenguss überrascht worden, während ich trocken und gemütlich in der Koje liege und dies schreibe. Also werde ich mir in meiner Güte doch das Ölzeug anziehen und ihn mal ablösen. Bis bald!

Als Fortsetzung im nächsten Heft: Die zweite Hälfte des Atlantiks, Ankunft in Rodney Bay und Fortsetzung des Törns in der Karibik

Trailern:

Verschärfung der EU-Führerscheinrichtlinie abgewendet

Dank einer Initiative des DSV und weiterer betroffener Sportverbände und des Deutschen Olympischen Sportbunds ist die EU-Führerscheinrichtlinie für Fahrer von Trailergespannen nicht weiter verschärft worden. Die EU-Kommission und das EU-Parlament hatten geplant, für Inhaber der Führerscheinklasse B das bisher zulässige Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm auf 1750 Kilogramm zu reduzieren und eine Längenbeschränkung von sieben Metern einzuführen. Für Trailer über 750 kg Gesamtgewicht sollte ein Führerschein eingeführt werden, der knapp 1000 Euro gekostet hätte und erst mit 21 Jahren erwerbbar gewesen wäre.
Weitere Höchstgrenzen (siehe unten) wurden von der EU sogar noch sportfreundlicher als bisher in die neue Führerscheinrichtlinie aufgenommen – die einzelnen EU-Staaten sind aufgefordert, bis 2011 die neue Richtlinie umzusetzen.

Die zurzeit geltende Rechtslage in Deutschland:
Die Führerschein-Klasse B berechtigt zum Führen eines Kraftfahrzeugs (Kfz) bis zu 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zG) und folgenden Anhängern:
- Anhänger bis 750 kg zG
- Anhänger über 750 kg zG, wenn die zulässige Gesamtmasse (zM) des Anhängers nicht größer als die Leermasse des Kfz und die Summe der zM von Kfz und Anhänger nicht größer als 3,5t ist.

Für das Ziehen folgender Anhänger ist der zusätzliche Anhänger-Führerschein BE erforderlich:
- Anhänger über 750 kg zG, wenn die zM des Anhängers größer ist als die Leermasse des Kfz
- Anhänger über 750 kg zG, wenn die zM des Anhängers zwar nicht größer ist als die Leermasse des Kfz aber die Summe der Gesamtmassen von Anhänger und Kfz größer ist als 3,5 t.

Nach der am 20.12.2006 veröffentlichten Neufassung der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG verbleibt es wie bisher für Fahrzeugkombinationen bis 3500 kg hinter einem Zugfahrzeug der Klasse B beim Führerschein der Klasse B. Für Fahrzeugkombinationen, deren Gesamtmasse zwischen 3500 kg und 4250 kg beträgt, ist zukünftig nicht mehr der Führerschein BE erforderlich. Stattdessen haben die Nationalstaaten die Wahl, bis 2011 für derartige Gespanne eine (mindestens 7-stündige) Fahrerschulung oder eine Prüfung oder eine Schulung inklusive Prüfung vorzuschreiben. Nach Auskunft der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände soll diese Schulung, ob mit oder ohne Prüfung, jedenfalls deutlich kostengünstiger und weniger zeitaufwendig für Führerscheinerwerber sein als der bisher in diesem Bereich obligatorische Führerschein BE. Dieser wird dann nur noch für Fahrzeugkombinationen ab einer zulässigen Gesamtmasse über 4250 kg notwendig sein.

Inhaber der „alten“ Führerscheinklasse 3 sind von alledem nicht betroffen, da dieser Führerschein auch weiterhin sowohl Klasse B als auch Klasse BE einschließt.

Quelle: DSV e.V.

Rechnen:

Meisterschaftsordnung und Ranglistenordnung im Überblick

Die Jahresrangliste ist Grundlage für die Feststellung der Meisterschaftswürdigkeit einer Klasse im Folgejahr. Als Stichtag gilt der 30. November.
Meldeberechtigt für Deutsche Meisterschaften sind: Steuerleute, die in der Aktuellen Rangliste ihrer Klasse mit mindestens 25 Ranglistenpunkten aus mindestens 9 Ranglistenwertungen geführt werden. Der Meldeschluss zur DM liegt mindestens 14 Tage vor Beginn der Meisterschaft (1. Wettfahrt).

Die Aktuelle Rangliste dient als eine Qualifikationsgrundlage für die Teilnahme an Meisterschaften. Regatten, die zum Stichtag (für 2008 ist das der 22. Juni) begonnen haben, sind in die Wertung einzubeziehen. (Im Jahr 2008 gilt das für die Kieler Woche 2008.) Für die Aktuelle Rangliste gilt als Stichtag 14 Tage vor Meldeschluss. Die Aktuelle Rangliste umfasst, vom Stichtag an gerechnet, den Zeitraum für die zurückliegenden 12 Monate.
Eine Ranglistenregatta ist für min. 2 Tage auszuschreiben. Es müssen min. 10 Boote in einer Wettfahrt starten. Die Ranglistenfaktoren liegen zwischen 1,0 und 1,6. Mindestens 50 % der Ranglistenregatten erhalten einen Faktor von nicht mehr als 1,2.
Berechnungsformel für die Ranglistenpunkte aus einer Ranglistenregatta: Ranglistenpunkte = f x 100 x ((s+1-x):s)
f: Durch die Klassenvereinigung festzulegender Faktor 1,0 < f < 1,6.
s: Zahl der Boote, die in der Regatta mindestens einmal gezeitet wurden.
x: Gesamtplatz des entsprechenden Bootes in einer Regatta.
Nun gilt es noch, die Ranglistenpunkte pro Regatta für die Rangliste zu gewichten. Die Ranglistenpunkte werden nicht einfach addiert und durch die Anzahl der Regatten geteilt. Es wird ein Multiplikator gebildet:
Abhängig von der Zahl der gesegelten Wettfahrten ist der Multiplikator m=1 bis 5. Das Regattaergebnis kann somit zwischen 1 und 5 mal in die Wertung für die Rangliste eingehen.

Für die Rangliste gehen lediglich die besten Ergebnisse in die Wertung ein, bis 9 Wertungen erreicht sind.

Beispiel:
Eck-Days:
RL-Punkte = 1,35 * 100 * ((36 + 1 - 5) / 36) = 120,00
Travemünder Woche:
RL-Punkte = 1,35 * 100 * ((52 + 1 - 5) / 52) = 124,62
Glücksburger Pokalregatten:
RL-Punkte = 1,20 * 100 * ((24 + 1 - 1) / 24) = 120,00

Nun werden die Ergebnisse absteigend sortiert:
Travemünder Woche: RL-Punkte = 124,62
Eck- Days: RL-Punkte = 120,00
Glücksburger Pokalregatten: RL-Punkte = 120,00

Es folgt die Gewichtung mittels Multiplikator:
Travemünder Woche: Gewichtete RL-Punkte = 124,62 * 5 = 623,08
Eck- Days: Gewichtete RL-Punkte = 120,00 * 3 = 360,00
Von den Glücksburger Pokalregatten wird nur ein Multiplikator angewendet, da dann 9 Wertungen erreicht sind.
Glücksburger Pokalr.: Gewichtete RL-Punkte = 120,00 * 1 = 120,00

Ranglistenpunkte Multiplikatoren
(623,08 + 360,00 + 120,00) / (5 + 3 + 1) = 122,56

Ranglistenpunkte = 122,56

Klaus Kahl

Kurzvorstellung Projekt „Tadorna Jetzt!“

Im Sommer 2008 (Mai - August) werde ich mit Tadorna einhand die Ostsee umrunden. Die Route führt von Berlin über den südlichsten (Stettin), östlichsten (St. Petersburg), nördlichsten (Tornio/Haparanda) und westlichsten (Skagen) Punkt der Ostsee und mit Station in allen 9 Anrainerstaaten zurück nach Berlin. Über eine professionelle Webseite und Berichte in verschiedenen Fachzeitschriften werde ich von unterwegs mit aktuellen Positions-, Logbuch- und Wetterangaben sowie ausführlichen Foto- und Reiseberichten nach hause funken und meine Eindrücke aus der „seeseitigen” Perspektive auf Polen, Kaliningrad, das Baltikum, Russland und weite Teile Skandinaviens schildern. Für das Projekt „Tadorna Jetzt!“ suche ich Unterstützung.

Mit „Tadorna Jetzt!“ möchte ich all jenen, die ihre eigenen Lebensträume vor sich herschieben, Mut machen und zeigen, dass sich ein solches Vorhaben auch ohne viel Geld, langfristige Vorbereitung und vor allem ohne gleich ganz „aussteigen“ zu müssen realisieren lässt. Als langjähriger Diabetiker möchte ich außerdem zeigen, dass es sich auch mit Diabetes frei und unabhängig leben – und segeln! – lässt. Ich werde daher auch ausführlich über meinen Umgang mit Diabetes auf See berichten.

Tadorna ist ein 1959 in Dänemark gebautes Touren-Folkeboot. Ihre Hochseetauglichkeit hat sie bereits unter ihren Vorbesitzern erwiesen, die mit ihr bis nach Marokko und zurück segelten.
Aufgewachsen in Schleswig an der Schlei segele ich „schon länger als ich laufen kann“ auf unserem Familienschiff Tadaima und meinem Piraten Ronja, beide 1959 bei Abeking & Rasmussen gebaut. Im Jahr 2000 war ich für das Team illbruck während der Vorbereitung auf das Volvo Ocean Race tätig, im Sommer 2005 habe ich mir als first mate auf der Shearwater meinen Aufenthalt in New York finanziert. Anfang 2008 habe ich mich in Berlin selbstständig gemacht.

Die das Projekt begleitende Webseite www.tadorna.de umfasst die folgenden Inhalte und Angebote:
Position: GPS-Tracker auf GoogleMaps-Basis
Logbuch: Alle Logbucheinträge tagesaktuell online
Blog: ausführliche Reiseberichte und persönliche Reflexionen
Fotogalerie: Fotos, Slideshows und Filmmaterial von Tadorna, Land und Leuten
Flaschenpost: Leser können über die Webseite eine Flaschenpost in Auftrag geben, welche von Tadorna aus der Ostsee übergeben wird.
Sponsoren und Unterstützer werden durchgängig auf allen Seiten mit ihrem Firmenlogo zu ihrem eigenen Webauftritt verlinkt; außerdem wird in eigenen Texten ausdrücklich auf die Form der Unterstützung hingewiesen (weitere Absprachen möglich).

Kontakt:
Hans Bastian Hauck
Stargarder Str. 19
10437 Berlin
hbhauck@web.de
Tel. +49 (0)1 74 - 6 86 13 44

Thema „Wildcard 2008“

Nach der Meisterschaftsordnung 5.1.5, kann die Klassenvereinigung bis zu 2 Wildcards vergeben.

Nun machen in der Deutschen- Folkeboot- Vereinigung so manche Segler auch davon Gebrauch und stellen einen Antrag dafür.

Da die Saison erst bevorsteht appelliere ich an alle:

Qualifiziert euch durch aktive Teilnahme an den in unserer Klasse reichlich angebotenen Regatten!

Außerdem bietet unsere Internetseite der DFV eine gute Übersicht für jeden Segler, wie es um seine persönliche Qualifizierung steht.

Unter „Rangliste 2008“, findet ihr eine aktuelle Rangliste, Gemäß der Ranglistenordnung (RO 2.3), wo der Stichtag auf den 22. Juni 2008 eingestellt ist. Das ist der Stichtag nach der Ranglistenordnung 3.4. (12- Monatszeitraum)

Dort sind alle Segler aufgeführt die 9 Wertungen erreicht haben. Ihr müsst dann nur noch einmal überprüfen ob ihr auch die erforderlichen 25 Ranglistenpunkte nach der Meisterschaftsordnung 5.1.1 erreicht habt. Durch einen Klick auf den Link „Langform“ könnt ihr sogar ersehen auf welchen Veranstaltungen ihr die Qualifikationen erreicht habt.

In diesem Jahr bietet auch die Kieler Woche noch eine gute Gelegenheit, sich für die DM 2008 in Travemünde zu qualifizieren (RO 3.2) Die Kieler Woche hat einen hohen Faktor von 1,50 und einen Multiplikator von 5. Also auch mathematisch sehr interessant. Auch die „neue“ Wettfahrtleitung sowie die Kieler Flotte legen sich für euch ins Zeug! Nur segeln (müßt) dürft ihr selbst.

Euer Sporti

Klaus

Trudelmaus Forever!

Laboe. Die beliebte Ranglistenregatta der Nordischen Folkeboote, der „Trudelmaus Pokal“ sieht in diesem Jahr auf 30 Jahre Folkebootssport in Laboe zurück. Deshalb haben sich der LRV e.V. und Uwe Pfuhl für die 2008er Trudelmaus (13. bis 15. Juni) besonders viel vorgenommen. Der Folkebootobmann im Laboer Regatta Verein ist an der ganzen deutschen Ostseeküste als Organisator bekannt und beliebt und hat schon mehrere „Trudelmäuse“ zu unvergesslichen Erlebnissen gemacht. Die Jahr für Jahr steigenden Meldezahlen beweisen: nach Laboe kommen nicht nur Segler sondern auch ihre ganzen Familien und viele Zuschauer immer wieder gern zurück. Mit Meldungen aus dem fernen Binnenland und aus Dänemark sind schon rund 40 Meldungen in Reichweite.
Die namensgebende „Trudelmaus“ ist eines der frühesten Nordischen Folkeboote an der Förde; Karl Rehder brachte sein erstes Folke (FG-116) schon 1960 in Kiel zu Wasser, die heute noch regelmäßig sportlich teilnehmende zweite „Trudelmaus“ (F-G216), im Besitz von Jo Weidinger aus Strande, zeigt jedes Jahr aufs Neue, dass ihr altes Holz sie nicht zum „alten Eisen“ macht (s. Bild)
Verantwortlich für den nachhaltigen Erfolg der Regatta dürfte vor allem sein, dass neben anspruchsvollem Segelsport und viel Tradition ein ausgewogener Mix von Sport und Geselligkeit, Erlebnis für Zuschauer und Spaß für Kinder tatsächlich für ganze Familien etwas bietet.
In diesem Jahr bieten Uwe und der LRV außer fünf Wettfahrten eine Fischräucherei am Rettungsschuppen, die extra für die Folkebootsegler qualmt, Open Ship auf dem Seenotrettungskreuzer „Berlin“, Stegbier, Regattaparty, eine große Tombola mit vielen Sachpreisen (Hauptgewinn wieder eine nagelneue Fock) und viel Spiel- und Bademöglichkeit am schönen flachen Sandstrand von Laboe!

Kieler Woche 2008
Mit Freunden Regatten segeln!

Einladung zu spannenden Wettfahrten auf einem der weltbesten Reviere mit tollem Landprogramm bei der Kieler Woche. Landprogramm: Die Kieler Folkebootflotte möchte den freundschaftlichen Zusammenhalt der Seglerinnen und Segler mit einem erweiterten Landprogramm zur Kieler Woche stärken. Am Sonntagabend laden wir zu einem Folketreff in die Räume des TSV Schilksee ein. Nach den Wettfahrten werden die einlaufenden Crews mit kleinen Stegevents begrüßt.
Regattaprogramm:
Sa., 21. Juni 08
11:00 Uhr: Skipper‘s–meeting, 13:00 Uhr: Erster Start auf Bahn Foxtrott. Nach den Wettfahrten: Begrüßung der einlaufenden Crews am Folkesteg, Getränke und Tagespreise
Sonntag, 22. Juni 2008
Nach den Wettfahrten: Kieler Woche FOLKETREFF mit Grill und Musik auf dem Clubgelände des TSV–Schilksee
Montag, 23. Juni 2008
Nach den Wettfahrten: Begrüßung am Folkesteg, Getränke und Tagespreise
Dienstag, 24. Juni 2008
Nach den Wettfahrten:Preisverteilung

Die Kieler Woche ist die bedeutendste internationale Segelveranstaltung. Die besten Folkebootcrews aus der nationalen und internationalen Szene suchen zur Kieler Woche den Leistungsvergleich auf hohem Niveau. Schon 1957, vor mehr als 50 Jahren, traten sechs und im vergangenen Jahr 13 Boote aus Dänemark an. Im Jahr 2008 erwarten wir wieder eine starke internationale Beteiligung insbesondere aus Skandinavien.

Die legendäre Trudelmausregatta des Laboer Regattavereins wird am Wochenende vorher auf der Kieler–Woche–Bahn Foxtrott gesegelt und eignet sich hervorragend als Vorbereitung.

Liegeplätze
Erleichtert wird die Teilnahme an der Kieler Woche den Booten, die die Trudelmausregatta in Laboe segeln. Boote die dort gekrant wurden, können bis zum Beginn der Kieler Woche frei im Olympiahafen Kiel-Schilksee liegen.

Wer sucht Crewmitglieder, wer möchte mitsegeln? Unterstützung in dieser und weiteren Fragen finden auswärtige Seglerinnen und Segler bei der Flotte Kiel.
Kontakt über:
Flottenobmann Walther Furthmann, fg466@gmx.de, Tel. 04 31/6 48 61 52 oder
Dirk Rohrbeck, dirk.rohrbeck@maroprint.de, Tel. 04 31/6 00 98 90, Mobil 01 71/1 74 60 53
oder über die neue Website der Flotte Kiel
www.flotte-kiel.de

Eure Flotte Kiel

„Gockel“ bei der Übergabe

Aus „Gockel“ wird „Smilla“

Geschichte eines erfolgreichen Refits

Bericht und Fotos von Holger Witt

Mein Freund Hans-Jürgen Ehlers und ich sind begeisterte Segler auf der Unterelbe. 2001 gründeten wir eine Eignergemeinschaft und hatten uns eine nagelneue Elb-H-Jolle bei der Bootswerft Peter Knief bauen lassen. Nach 2 Saisons auf der Elbe und unfreiwilligen Wasserberührungen hatten wir uns aber damit abgefunden, als Segel-Späteinsteiger zu alt für dieses Sportgerät zu sein.

Im Hamburger Yachthafen war uns die große Flotte an Nordischen Folkebooten aufgefallen und es reifte der Entschluss, die Jolle gegen ein Folkeboot zu tauschen.
Im Juni 2004 konnten wir unsere Jolle verkaufen und haben uns im selben Monat den „Gockel“ gekauft, das Nordische Folkeboot FG 710, BJ 1984, Rumpf Bau-Nr.: LM 500, Ausbau durch die Folkeboot-Zentrale in Kerteminde. Das Boot wurde uns mit „Pütt und Pann“ in Kiel-Schilksee übergeben und dann nach Hamburg getrailert. Nach unserer Einschätzung hatte unser neues Boot eine gute Substanz, aber mit einigen Möglichkeiten sich im ersten Winterhalbjahr handwerklich zu betätigen. Nachfolgend eine Auflistung der offensichtlichen und identifizierten Schwachstellen: Mast (schwarz gebeizt) mit mehreren Lagen verwittertem Klarlack, Scheuer-, Fußleiste und Sitzbretter stark verwittert, Unterwasserschiff mit vielen Lagen Antifouling versehen und eine verschlissenen Persenning.

Nach ersten Segelerfahrungen im Sommer 2004 und der Taufe auf den Namen „Smilla“ wurden die Arbeiten für das Winterhalbjahr geplant und eingegleißt: Ersatzteile wie Sitzbretter, Handläufe und Klampenhölzer bei Erik in Kerteminde bestellen,den Winterliegeplatz auf der Bootswerft Peter Knief in Hamburg-Harburg reservieren und die Lieferung und Montage einer neuen Scheuer- und Fußleiste bei der Bootswerft in Auftrag geben. Eine neue Persenning beim Segelmacher (Olaf P.) in Wedel bestellen.

Die Restarbeiten wie Mast und Baum neu lackieren, Unterwasserschiff abziehen und neu aufbauen, die übrigen Teakholzteile überarbeiten sowie das Gelcoat polieren, erschienen uns als Eigenleistung machbar.

Der Mast wurde gezogen und das Boot unter Motor nach Harburg in den Binnenhafen verholt und in die Halle der Bootswerft gestellt. Sogleich wurde das Ruder demontiert. Die Distanzblöcke aus Holz, die das Ruder gegen Herausfallen sichern sollten, fielen uns nach Lösen der Schrauben als Torf entgegen. Aus den Resten wurde kurzerhand eine Zeichnung erstellt und 2 neue Distanzblöcke aus nicht rostendem Stahl in der mechanischen Werkstatt „unserer“ Firma von netten Kollegen gefräst. Sogenannte Distanzblöcke für die Ewigkeit.

Die Mannschaft um Peter Knief machte sich in den nächsten Tagen an die Arbeit, die alten Scheuerleisten zu entfernen und Neue zu montieren. Wir hatten uns in der Zwischenzeit mit den notwendigen Arbeitsmitteln - Vakuum-Abziehklingen, Exzenterschleifer und Industriestaubsauger - für das Refit am Unterwasserschiff versorgt; das Antifouling sollte runter bis auf das Gelcoat.
Von einem geklinkerten Folkebootrumpf 10-15 Schichten Antifouling zu kratzen, ist wirklich kein Zuckerschlecken! Am zweiten Arbeitstag gesellte sich dann der Werftbesitzer zu uns und ließ uns mit einem verschmitzten Lächeln wissen, dass eine Fortsetzung der begonnenen Arbeiten durch ihn durchaus denkbar wäre.
Nach kurzer Preisverhandlung wurden wir schnell einig und am darauf folgenden Wochenende war der Rumpf glatt geschliffen und für die nächsten Arbeitsschritte bereit.
Auch das Stahlgewicht wurde bei dieser Aktion gleich

Alte Scheuerleiste und Persenning

mit entrostet. Die Bootswerft konnte eine mobile Kugelstrahleinrichtung testen und unser Boot wurde kurzfristig als Testobjekt eingesetzt. Der Stahlkiel wurde dann anschließend von uns mit einem speziellen Primer gegen Korrosion geschützt. Nach dem Anziehen der Kielbolzen-Muttern haben wir den Übergang vom Kiel zum GFK mit einer flachen Nut versehen, und diese dann mit einem Elastomer versiegelt. Diese Maßnahme soll zukünftig Risse an dieser Stelle vermeiden.

Mast vor Überholung

Hans-Jürgen und ich haben dann an den folgenden Tagen den geschliffenen Rumpf mit 5 Lagen Gelshield 200 von International versiegelt. Wenn man mit Rolle und Pinsel das Unterwasserschiff bearbeitet, ist man nach meiner Rechnung pro Anstrich ca. 60 lfd. Meter in gebeugter Haltung unterwegs. Wir haben so die geklinkerte Bauweise unseres Folkebootes auf eine ganz andere Weise lieben gelernt!
Nach den Polierarbeiten und einer anschließenden Versiegelung mit Hartwachs waren wir von dem Arbeitsergebnis begeistert.

Bei der „Hanseboot“ wurden wir am Folkeboot-Stand von einigen Hamburger Folkies sogleich als die Crew vom „Gockel“ erkannt, begrüßt und wiederum anderen vorgestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt kannten wir aus der Hamburger-Flotte lediglich die Brüder Pollähn, die uns mit einem netten Brief begrüßt hatten. Nach ausgiebigen sozialen Kontakten haben wir die von Erik mitgebrachten Ersatzteile in Empfang genommen.
Wieder zurück im Refit-Alltag, standen nun die Lackierarbeiten von Mast, Baum und Ruderblatt auf dem Programm. Plan A sah vor, den Mast bei Hans-Jürgen im Vorgarten zu bearbeiten. Die 1,5 Kilometer Wegstrecke mit einer Mast-Karre waren uns dann aber doch zuviel. Plan B musste her: der Mast sollte in „unsere“ Firma verholt und hier an Wochenenden überarbeitet werden. Aber einen 12m langen Mast 4 Kilometer über die öffentlichen Straßen einer Kleinstadt zu transportieren und ihn dann unbemerkt von den Kollegen in die Firma zu bekommen war nicht ganz einfach. Zu Beginn der Arbeiten wurden 30 Fotos von allen Beschlägen des Mastes und des Baumes geschossen, alle Beschläge demontiert, eingetütet und katalogisiert. Dann sind wir den Holzteilen mit Beize und Abziehklinge zu Leibe gerückt. Im nächsten Schritt haben wir mit Schleifpapier und Epoxy kräftig an der Form gearbeitet, immer unter den strengen Augen des Lackierers, einem Kollegen. Wir konnten es ihm nur mit viel Mühe und einigen lädierten Fingerkuppen recht machen. Am 3. Samstag wurden jetzt die vorbereiteten Holzteile grundiert und mit Brightside von International lackiert. Der 4. Samstag diente dann der Montage der Beschläge. Mast, Baum und Ruder sahen aus wie neu, was beim späteren Maststellen im Hafen dann auch zu der Frage eines Segelkameraden führte, ob wir uns denn einen neuen Mast zugelegt hätten. Ein schöneres Lob kann man doch nicht bekommen!

Neue Persenning

Alle Teakteile aus dem Cockpit (Traveller, Pinne und geschwungene Sitzbank) wurden demontiert; nicht mehr benötigte Schraubenlöcher mit Teak-Stopfen versehen und geschliffen, danach geölt und wieder eingebaut.

Auf kleinere Arbeiten wie Einbau von Echolot, teilweise Neuinstallation der Elektrik und Modifikation an Klemmen und Blöcken, die auch im Laufe der nächsten Sommer-Saison von uns durchgeführt wurden, soll an dieser Stelle nicht detailliert eingegangen werden.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass es uns viel Mühe bereitet hat die beschriebenen Arbeiten durchzuführen. Es hat aber auch Spaß gemacht, erfolgreich gemeinsam gefasste Ziele umzusetzen, das eigene handwerkliche Wissen zu erweitern, das eigene Boot besser kennen zu lernen und auf die Hilfsbereitschaft und die Ratschläge anderer Mitmenschen (Folkies, Kollegen und Peter Knief) zu stoßen, ohne die nicht alles Geplante möglich gewesen wäre.

Zum Schluss noch ein Zitat von unserem Nachbarn am Bootssteg im Hamburger Yachthafen in Wedel, Peter Schütt, Eigner von „Krischan“ FG 996, BJ: 2005, einem sehr schönen neuen Folkeboot in den gleichen Rumpf- und Decksfarben wie „Smilla“. „…Jungs, ihr müsst langsam aufhören mit den Arbeiten, sonst verwechsel ich noch die Boote…“

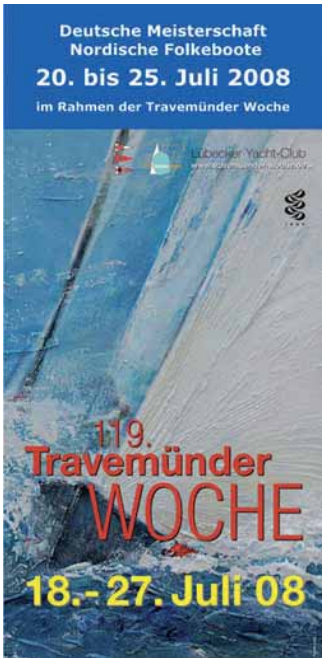
Euer Holger Witt
FG 710

Die überholte „Smilla“, noch ohne Mast

Travemünde rüstet sich zur DM der Nordischen Folkeboote

Ein Bericht zum Stand der Vorbereitungen von Heino Haase

Wir von der Flotte Lübeck haben ein so genanntes DM-Team gebildet um die Aufgaben, die von der Flotte wahrgenommen werden, zu organisieren und koordinieren.
Die DM findet im Rahmen der Travemünder Woche statt. Diese übernehmen die gesamte Logistik der Regattasegelei, bestreiten darüber hinaus den Eröffnungsempfang auf der Passat, einen geselligen Abend und die festliche Preisverleihung im Columbia Hotel.
Die Flotte hat sich zum Ziel gesetzt, eine DM zum Wohlfühlen zu organisieren und für das „Soziale“ zu sorgen. Dazu dient auch diese Web-side, die im Laufe der Zeit immer ausführlicher wird und bereits im Vorfeld viele Fragen beantwortet und Hinweise geben soll. Schaut immer mal wieder rein.
Wir haben ein Empfangskommitee gebildet, das Samstag und Sonntag den eintreffenden Seglern mit Rat und Tat zur Seite stehen wird.
Alle Boote werden am Steg B liegen. Oberhalb der Liegeplätze in der Halle des SVH



finden die Segelvermessungen und die geselligen Abende statt.
Wir werden als Erinnerung an die DM in Travemünde sehr hochwertige Sweatshirts zum Kauf anbieten. Diese Sweatshirts stellen wir demnächst hier im Internet vor. Sie sind zum günstigen Preis von 10,00 zu erwerben. (Ladenpreis ca. 60,00).

Samstag und Sonntag
An beiden Tagen werden die Segel und Boote vermessen.
Für den Sonntagnachmittag ist ein Praktic Race geplant.
Zum Eröffnungsempfang auf der Passat begrüßen wir die einzelnen Mannschaften, die von uns schicke Taschen erhalten, in denen ihr die wichtigsten Informationen zu den geselligen Veranstaltungen finden werdet. Nach jeder Regatta erwartet euch ein erfrischendes „Anlegebier“. Am Dienstag wird es zusätzlich Bouletten und Brezel geben.

Montag
Heute kann auf dem Traditionssegler „Norden“ eine Regattabegleitfahrt unternommen werden. (Siehe Rahmenprogramm)
Außerdem steigt am Montag unser Flottenabend mit einem umfangreichen Büfett, Musik, Fotoshow und einer großen Verlosung mit tollen Sachpreisen.

Dienstag
Am Nachmittag bieten wir eine kostenlose Stadtbesichtigung der historischen Lübecker Altstadt an.

Mittwoch
Der gesellige Teil wird von der TW gestaltet. Es spielen die Jazz Tigers.

Donnerstag
Heute kann an einer Wanderung am Brodtener Ufer teilgenommen werden. Der Wanderweg zählt zu den schönsten der Lübecker Bucht. Im Cafe Hermannshöhe wird bei Kaffee und Kuchen eine Pause eingelegt. Die Beteiligung ist kostenfrei.
Täglich steht für Regattabegleitfahrten das Motorboot „Bussard“ zur Verfügung.
Anmeldungen für die „Bussard“ und die „Norden“ nehmen wir schon jetzt an. (Siehe Rahmenprogramm)

Unterkunft
Wir bieten preiswerte Zimmer im Internat der Berufsbildungsstätte Priwall an. Siehe Unterkunft. Bisher (Stand 20. März) haben 10 Mannschaften gebucht
Weitere Zimmer stehen zur Verfügung
Über Anregungen und Fragen freut sich

das DM -Team

Einladung
zur

Niendorfer Folkeboot Ragatta

Diese Ranglistenregatta mit dem Faktor 1,05 ist besonders als Qualifizierungsregatta zur Deutschen Meisterschaft vorgesehen – aber auch als Trainingsmöglichkeit gedacht.

Zeitplan:	7. Juni 2008 ab 10.30 Startbereitschaft – 3 Wettfahrten 8. Juni 2008 ab 10.30 Startbereitschaft – 2 Wettfahrten
Segelvorschriften:	nach den üblichen Vorschriften
Meldestelle:	Niendorfer Yacht Club oder Folkebootflotte Lübeck www.nyc-ev.de - www.folkeboot-luebeck.de
Meldeschluss:	6. Juni 2008
Meldegeld:	Euro 35,00
Revier:	Bahn Foxtrott, die gleiche wie bei der DM
Bahnen:	Up and Down mit Tor und 1 B
Liegeplätze:	Niendorfer Yacht Club oder Travemünde
Veranstaltungen:	Stegbier nach der Regatta am Samstag, Klönschnack im Clubhaus
Kranen:	Everswerft, neben dem NYC gelegen, oder in Travemünde, kostenpflichtig

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.

Fördergelder müssen her!

Nun schreiben wir das Jahr 2008, es wird also wieder Olympiade gemacht.
Es geht um Sport auf hohem Niveau, alles bestens vorbereitet - wie kaum anderswo.
Die einen stehen nun im Rampenlicht, die anderen, die das stützen, sieht man nicht.
Jedoch sind die olympischen Klassen nicht für lau, sind, wie wir alle, im DSV.

Wo geht es nur hin, das ganze Geld? Alles für den Sportlerheld!
Wir Folkies sind immer stark im Geben, doch will ich nun mal den Finger heben.

Die olympischen Klassen durch uns subventioniert! Wie lange das wohl noch so funktioniert?
Und die Leistungen in unserer Klasse sind hoch, es geht nicht nur um Masse.
Schaut mal hin und schaut mal her, das festzustellen ist nicht schwer.
Weltweit zählen wir mit zu den größten Kielbootklassen.
Das ist bei den Meldezahlen zur Kieler Woche leicht zu erfassen.
Olympische Leistungen hin und her, die wahren Werte ist zu erkennen oft schwer.

Auch Justizia ist auf einem Auge blind, drum appellier ich an Gerechtigkeit - das versteht jedes Kind!
Fördergelder für Regatten wie sie viele dauernd hatten, wollen wir Folkies auch mal haben, auch wenn wir nicht olympisch traben.

Auch unser Sportsgeist ist gesund! Ob Schleswig, ob Holstein oder Bund, hört Politik und hört, Verbände, selbst Minis Kasse hat ein Ende. Drum werden Anträge wir stellen, denn wer zuletzt kommt, den beißen die, die bellen!

Euer Heini

Verkauf

Nord. Folkeboot, GFK

weiß, roter Aufbau, Bj. 1982, komplett überholt,
Topzustand, nur Süßwasser,
mit Seereling, Bugkorb,
Logge, Echo, Radio, Zubehör,
AB Honda luftgekühlt neuw., Ganz-, Mast- u. Winterpersenning neuw.,

Preis € 18.900

Telefon: 02104-42943

Schnelles Einhand-Tourenschiff

Voll ausgerüstet, Top-Zustand, 6 PS Mariner.
Weiß/Hell-/Dk'grau, F 996, Bj. 2005 Kerteminde.
Durchgelatt. Groß, Schnellreff, Mastschiene,
kugelgelag. Rutscher, Lazy-Jack/Segelkleid, Kicker.
Fock-/Großfall ohne Drahtvorläufer über Winsch
u. Klemmen ins Cockpit. Echo, Kompass, Planen.
Hamburger Jachthafen Wedel, VR 30.000 e.

Peter Schütt
Tel. ab 18 Uhr: 040-8704559

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE KIEL
Hallo, schaut mal hier! http://www.flotte-kiel.de! Ganz großen Dank für die Erstellung von der Flotte an Bernd Schädlich und Volker Stern!

FLOTTE SCHLEI
Auch hier gibt es eine neue und sehr gut frequentierte Webseite: http://www.folkeboot-schlei.de Hier auch die dänischen Regatta-Termine!

FLOTTE MÖHNESEE
Das Speedseminar war ein voller Erfolg, Handfibeln zum Mitnehmen des Erlernten wurden an die Teilnehmer verteilt.

VERKAUF

Nord. Folkeboot, wunderschöner Lindbau von 1970, wenig beansprucht, erstklassiger Zustand. Preis: 19.900 Euro, Tel.: 0421-213277 oder 0175-9353683

Selbstfindung im Folkeboot

Das Folkeboot in seiner spirituellen Dimension – Gedanken von Martin Ziegler, einem Mann, dessen Leben fast 20 Jahre praktisch ganz um das Folkeboot kreiste

Fast 20 Jahre bestimmen nun die Folkeboote mein Leben und vor allem meine Träume. Schnell schwärme ich dann ergriffen, voll Liebe, von diesem Boot und dem Holz, aus dem die Planken sind, von der Freiheit und dem Abenteuer, welches ich damit assoziiere. Doch heute, nach einem langen Weg der Suche, erkenne ich: Das Folkeboot ist die äußere Spiegelung meines Selbst! Ich pflege es liebevoll, betrachte es beglückt, halte es in meinen Gedanken, optimiere immer wieder kleine Details, träume von Abenteuern auf seinen Planken, von liebevoller Verschmelzung in seinem Bauch, von wilden Wellenritten und idyllischen Ankerplätzen. Mein Traum ist das vollkommene Boot mit der vollkommenen Crew –Mann und Frau! Im Außen ist die letzte Freiheit auf dem Meer zu finden, die größte Chance sich selbst zu entdecken. Das Folkeboot, einst aus lebendigem, warmen Material gebaut, ist gerade groß genug, um auf diese Reise zu gehen, schlicht und ehrlich, solide und doch sensibel, sicher auf rauer See und anheimelnd als Behausung.....

Bin ich das schon selbst oder möchte ich erst so werden? Habe ich all die Jahre an den falschen Orten gesucht? Müssen diese Träume in der äußeren Welt nicht in aller Zeit Phantasie bleiben? Wie viele Menschen und besonders Folkebootliebhaber sehnen sich auch danach? Wie wenige aber machen sich dann ernsthaft auf die Suche? Und wer hat auf diesen Wegen je das allumfassende Glück, ja die Liebe gefunden? Ich kenne genau betrachtet niemanden und jetzt endlich weiß ich auch warum. Freiheit und Liebe, die Verschmelzung von Mann und Frau – all dies war immer da, nur habe ich nicht tief genug nach innen geschaut. In der äußeren, materiellen Welt ist diese Tiefe nicht zu finden. Wir leben an der Oberfläche und immer ist unser Glück von Dingen, Umständen oder anderen Menschen abhängig. Dadurch ist es immer vom Verfall „bedroht“ und unter der Oberfläche lauert schon die Angst. Bezeichnenderweise hieß mein erstes Folkeboot „Die Angst“ – Zufall? Was kam danach? „Das Chaos“, „Die Panik“ und „Das Drama“. Es lässt mich erschaudern, wenn ich meine Lebensstationen nachträglich so bezeichnet sehe, hätte ich doch bloß schon um die Bedeutung von Namen gewusst....

Mit „Sorglos“, „Ziellos“ und „Haltlos“ habe ich nun allerdings die Weichen für meine Zukunft gestellt und diese Namen beginnen Wirkung zu zeigen. Die Suche im Außen ist beendet und das Folkeboot war mir auf dieser Ebene ein wahrer Meister. Durch die Bekanntschaft mit dem Folkeboot gelang mir der Sprung vom Sehnen ins Suchen und es hat mich bei der Suche meisterlich begleitet. Nun kann ich den Weg des Erkennens weiter gehen und jemand anders kann den Sprung mit richtungweisenden Namen wagen. „Folkebootcharter“ sucht also einen Nachfolger mit Herz, Bescheidenheit und Geschick. Für mich wird es Zeit all den liebevollen Seelen zu danken, die diese einmalige Bootsklasse mit Leben erfüllen und damit auch solche spirituellen Erfahrungen möglich machen. Insbesondere danke ich den vielen persönlichen Förderern, die mit Rat, Tat und Unmengen guten Segeln den Aufbau meiner materiellen Basis ermöglichten. Yogi Bhanjan hat es so ausgedrückt:

„Wir sind nicht menschliche Wesen, die eine spirituelle Erfahrung machen, sondern spirituelle Wesen, die eine menschliche Erfahrung machen“

..... und das Folkeboot kann uns diese Erfahrung versüßen.

Mast- und Schotbruch,
Martin Ziegler
FG 355, 511, 513, 539

Wieder mal von Folkebooten geträumt....
Wieder mal den mächtigen Sog gespürt....
Wieder mal nach wahrer Freiheit gesehnt....

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand

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

2. Vorsitzender
Klaus Löffler, Sandstr. 36, 13593 Berlin, 0 30/3 62 60 01 romieundkloe@t-online.de

Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
0 41 01/4 61 33, miniundhilka@kabelmail.de

Sportwart
Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp, Tel. 04624/800875, folke-klaus@t-online.de

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

Technische Obfrau
Traute (-Maria) Genthe, Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel, 0431/372236 / Fax 0431/372247 , E-Mail: traute@m-genthe.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

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

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

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

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

Bodensee
Rainer Willibald, Tel. 07735-1240
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen, E-Mail rainer.willibald@t-online.de

Eckernförde
Dr. Norbert Lins, Dorfstraße 10, 24360 Barkelsby, Tel. 04351-81529, dr.lins@t-online.de

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

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

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

Kiel
Walther Furthmann, Friedrichsruher Weg 160, 24159 Kiel, Tel. 0431/396234 p und 0431/6486152 d, wf466@gmx.de

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

Möhnesee
Christian Goecke, Tel. 02336-15088, Kölner Str. 14a, D-58332 Schwelm christian.goecke@gmx.de

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

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

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

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

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

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 25. 05. 2008

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

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

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

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

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

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

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

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

Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Neuaufnahmen
in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung !

Joachim Hellmich
59519 Möhnesee
Tel. 02922-5921
joachim-hellmich@web.de
Bootseigner FD 668
Flotte Möhnesee

Armin Gerbitz
12161 Berlin
Tel. 030-85408354
armin.gerbitz@online.de
Bootseigner FG 948
Flotte Berlin

Stephan Sturm
14712 Rathenow
Tel. 03385-542021
s.sturm@ohst.de
Bootseigner FD 1054
Flotte Berlin

Dr. Rüdiger Hoffmann
22846 Norderstedt
Tel. 040-52650618
Bootseigner FG 1050
Flotte Lübeck

Josef Westerkamp
51570 Windeck
Tel. 02292-6306
Flotte Essen

Hans Bastian Hauck
10437 Berlin
Tel. 0174-6861344
hbhauck@web.de
Flotte Kiel und Berlin

Ralf Mertens
23843 Rümpel
Tel. 04531-181566
Flotte Lübeck

Jan Wohler
24357 Fleckeby
Tel. 04354-809626
jwohler@gmx.de
Flotte Schlei

Hans Niemeyer
31787 Hameln
niemeyer.h@t-online.de
Bootseigner FG 758
Flotte Eckernförde

Jürgen Oppermann-Theophil
24361 Eckernförde
Tel. 04356-1365
joppermann.nka@nordelbien.de
Bootseigner FD 578
Flotte Eckernförde

Claus Jobst
45257 Essen
Tel. 0201-486938
claus.jobst@t-online.de
Bootseigner FG 972
Flotte Essen

Marc Adelt
21385 Oldendorf
Tel. 04132-930044
m.adelt@poschenshop.de
Bootseigner FG 993
Flotte Lübeck

Karl-Heinz Eichholz
24960 Glücksburg
Tel. 04631-441627
Bootseigner FG 870
Flotte Flensburg

Frank Sevke
25474 Bönningstedt
Tel. 0171-2880771
safrafe@alice-dsl.com
Bootseigner FG 974
Flotte Eckernförde

Hartmut Wolters
27321 Thedinghausen
Tel. 04204-69872
Jutta.Wolters.Sportschule@t-online.de
Bootseigner FG 679
Flotte Bremen

Jürgen Scheer
12167 Berlin
Tel. 030-7915150
i.u.j.scheer@arcor.de
Bootseigner FG 1052
Flotte Berlin

Reinhard Kreutzer
13505 Berlin
Tel. 030-4311379
Bootseigner FG 957
Flotte Berlin

Hans-Rudolf Boehmer
24159 Kiel
Tel. 0431-3740662
hansboehmer1@aol.com
Bootseigner FG 19
Flotte Kiel

Gerd Michels
2430 Eckernförde
Tel. 0171-2619434
Bootseigner FG 49
Flotte Eckernförde

Michael Fehlandt
24214 Altwittenbek
Tel. 0171-5593546
fehlandt@kleinesgelb.de
Bootseigner FG 536
Flotte Kiel

Harald Boerger
23566 Lübeck
Tel. 0451-63960
h-b.boerger@t-online.de
Bootseigner FG 1063
Flotte Lübeck

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

Nordisches Folkeboot GFK

sehr gut ausgerüstet, langfristig zu verchartern. Momentaner Liegeplatz (Winterlager) Travemünde Tel. 0171-7270863

My **Folkboat SWE 1359** is for sale. Built in 1999 by Folkbat centralen (Kerteminde) with the „luxury“ outfit. White hull with red stripes. Very fast boat, Three times winner of the Swedish West Coast Cup. A lot of extra equipment like winter cover, cockpit cover, 8 Hp outboard, Extra cruising sails by North with roller furling. MP racing sails etc. Well maintained.

Asking prize : 33.000 EUR.

Contact Pelle Fälth, Project manager PRING MARINE www.pringmarine.se Box 5089 426 05 Västra Frölunda +46 31 760 29 16 +46 736 504 404

Peter Louwien

* 12. Oktober 1936 † 11. März 2008

In tiefer Traurigkeit
Elke Louwien, geb. Meyer-Ottens
Kay und Claudia Louwien
Lara Louwien und Rainer Busch
mit Emma und Louis

25469 Halstenbek, Dockenhudener Chaussee 231.

Die Trauerfeier findet statt am Freitag, 4. April 2008, 13 Uhr, Friedhof Halstenbek, Ostereschweg.

Statt Blumen bitten wir um eine großzügige Spende zugunsten der Jüngstenabteilung der Seglervereinigung Altona Övelgönne e.V. Konto-Nr. 1265 103992 bei der Haspa, BLZ 200 505 50. Stichwort: Peter Louwien.

Peter Ament verstorben

Am 22. Februar 2008 verstarb unser ehemaliger Kassenwart und Sekretär der NFIA, Peter Ament nach langer Krankheit. Anfang der 90er Jahre schrieb er zusammen mit Günter Ahlers unsere Klassenregeln und war maßgeblich an der Ausgliederung unserer Klasse aus dem Scandinavischen Yacht Racing Verband und der Gründung der NFIA beteiligt. Hier übernahm er 1996 das Amt des Kassenwarts und des Sekretärs, welches er bis Mitte 2007 inne hatte. Auch wenn Peter nicht unumstritten war, hat er sich immer und über alle Maße für das Nordische Fokeboot eingesetzt.

Wir werden ihn vermissen.

Stefan Rosehr
1. Vorsitzender der NFIA

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

1

7

4

5

3

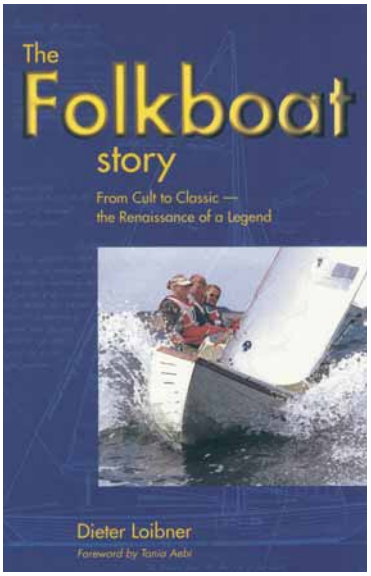
1 Anstecknadel	Euro	12,00
3 Folkebootstander	Euro	9,50
4 Folkebootaufnäher	Euro	7,50
5 Autoaufkleber	Euro	1,50
7 Weste (nur XL und XXL)	Euro	25,00

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

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 0 41 01-4 61 33, Mo. - Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.
Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.

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



„Ein abenteuerlicher Törn in der dänischen Südsee“

Ein Krimi mit Folkeboot? Muss man doch lesen! Preiswertes Buch noch dazu. Also: Folkeboot TÜMMLER auf großer Fahrt. Maike und Jens segeln einen Sommertörn durch die dänische Inselwelt.

Sie erleben Sonne und Wind, Flaute und Gewitter und bummeln von Hafen zu Hafen auf ihrem Weg rund Fünen. Sie treffen in fast jedem Hafen die selben anderen Segler. Ein paar Segelyachten sind auf der gleichen Route unterwegs.
Aus zufälligen Begebenheiten, die sie unterwegs beobachten, erfinden Maike und Jens gegen die Langeweile (die des Lesers) eine abenteuerliche Geschichte. Beinahe zu spät stellen sie fest, dass daraus blutiger Ernst wird. Zum Schluß wird sogar auf sie geschossen.

Im Prinzip alles drin, was ein Krimi braucht. Eine gute Idee und vom Seglerischen her auch plausibel erzählt. Nichtsegler können nebenbei sogar etwas über unsere Lieblingsbeschäftigung lernen. Der Krimi-Plot ist an sich auch so einigermaßen logisch.

Schade also, dass die Erzählung so unbeholfen daherkommt, die Dialoge teilweise unerträglich hölzern sind und die Hauptfiguren keine lebendigen Charaktere haben. Alles sehr pfadfindermäßig.

Kein großer literarischer Wurf also, aber wir verzeihen ja alles, wo die Liebe zum Folkeboot drin ist. Denn Liebe macht blind.

mh

Trixi Hübner:
„Tümmler voraus“
Paperback, 178 Seiten, MOHLAND Verlag D. Peters Nachf., Goldebek 2007, ISBN 978-3-86675-041-8, 10,00 Euro

DORT IST MEINE HEIMAT, WO ICH MEINE BIBLIOTHEK HABE.

Erasmus von Rotterdam

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

Die übernahe „Scylla" noch ohne Mast

Paschen Evolution Bibliothek

PASCHEN
125 JAHRE
MADE IN GERMANY

Paschen & Companie GmbH & Co. KG · Stromberger Str. 27 · D - 59329 Wadersloh · Telefon +49/(0) 25 23 /2 8-0 · Fax +49/(0) 25 23 /10 91
Internet: www.paschen.de · e-Mail: Info@Paschen.de · Besuchen Sie unsere Werksausstellung!