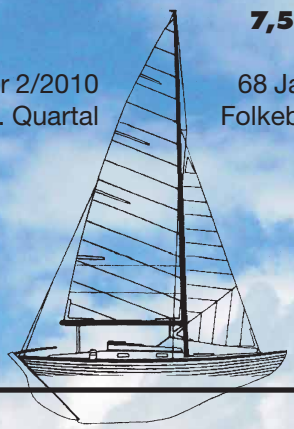
7,50 €

Nummer 2/2010
2. Quartal

68 Jahre
Folkeboot

FolkeNews



Folkeboote aus Hamburg

Fejo-Restauration Teil 2

Checkliste Törnvorbereitung

Technikbericht: Kielbolzen bei Holzfolke ersetzen

40 Jahre Meersburger Pokalregatta

Am 26./27. Juni fand zum 40. Mal die Pokalregatta der nordischen Folkeboote statt. Den Auftakt bildete am Freitag das Jubiläumsfest des YC Meersburg.

Es ist schon ein ganz besonderer Anlass, wenn eine Bootsklasse seit 40 Jahren ohne Unterbrechung seine jährliche Pokalregatta beim selben Verein austrägt. So ließ es sich der Yacht-Club Meersburg e.V. (YCM) auch nicht nehmen, dieses Ereignis besonders zu würdigen. Schon am Freitagabend kamen 20 Crews vom ganzen Bodensee nach Meersburg um diesem Ereignis beizuwohnen.

Der erste Vorsitzende des YCM, Heinz Staatsmann, begrüßte die Segler mit einem Glas Sekt und ließ in seiner Ansprache die 40 Jahre kurz Revue passieren. Der Obmann der Folkeboot-Klassenvereinigung, Rainer Willibald, überreichte dem Yacht-Club als Geschenk ein Bild von der letztjährigen Regatta in Meersburg.

Nach dem offiziellen Teil gab es ein rustikales Abendessen und mit Einbruch der Nacht zeigte der ehemalige Folkebootsegler des YCM, Theo Schmid, einen Film aus dem Jahre 1974 über ein Folkeboot-Training in Kiel Schilksee, was bei so manchem Segler alte Erinnerungen weckte.

Am Samstag dann, galt: Des einen Freud' ist des anderen Leid – das mussten die angereisten Seglercrews am Samstag selbst erfahren. Während sich in den Gassen Meersburgs die Besucher bei schönstem Wetter drängten, warteten die Segler auf den Wind.

Am Abend war das Glück den Seglern doch noch hold. Es kam ein leichte Brise auf, die ausreichte zwei Wettfahrten zu segeln. Im Sonnenuntergang die Ziellinie zu passieren war ein ganz besonders schöner Moment!

Am Sonntag versuchte der Wettfahrtleiter des YCM, Dr. Richard Volz, eine dritte Wettfahrt durchzuführen, musste aber mangels Wind abbrechen. Somit blieb es bei zwei Wettfahrten an diesem Wochenende.

Souveräner Sieger mit einem ersten und einem zweiten Platz wurde Mathias Beck vom Yacht-Club Stockach mit seinem Schiff „Palmstroem". Ihm folgte auf Platz zwei Peter Häusler vom Yacht-Club Radolfzell. Bester Segler des Yacht-Club Meersburg war Egon Zimmermann auf Platz 7.

Bei der abschließenden Preisverleihung drückten der Vertreter der Folkebootvereinigung und der YCM die Hoffnung aus, dass noch viele Regatten dieser 40. Pokalregatta folgen mögen.

Jens Lichtblau

Wenig Wind in Meersburg …

… und was Folkies dann so tun

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Die Segelsaison ist in allen Bereichen - Regatta, Fahrten und Day-Segeln - gut angelaufen. Die bisher ausgesegelten Regatten weisen überwiegend höhere Teilnehmerzahlen als in der letzten Saison auf. Diese erfreuliche Entwicklung gilt es weiter zu stärken und für die noch ausstehenden Wettfahrten viel gute Werbung zu organisieren.

Auf einigen Regatten wurde intensiv über den Einsatz von GPS-Geräten diskutiert. Hierzu hat der Chairman der NFIA Stefan Rosehr eindeutig klargestellt: ‚Die Nutzung von GPS ist grundsätzlich nicht zulässig. Die NFIA arbeitet an einer Lösung, die für 2011 gültig sein soll.'

Weiteres zu dem Thema ist bei unserer technischen Obfrau Traute bzw. auf der Homepage der DFV zu erfahren.

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich über die zahlreichen Antworten auf meinen Beitrag ‚Folkeboot – quo vadis?' bedanken. Eine ‚Korrektur' meiner Darstellungen bezüglich der Rolle Eric Andreasen für die Folkeboot-Szene ist angebracht: Er war eindeutig mehr ein Förderer des Folkebootes als ein Verhinderer der technischen Weiterentwicklung, z.B. bei der Einführung des Alu-Mastes. Es ist eindeutig u.a. Eric Andreasen zu verdanken, dass mit dem Festhalten am (bezahlbaren) Holzmast dem Folkeboot Gutes zu Teil wurde. An dieser Stelle verweise ich auf die Würdigung Eric Andreasens, die unser Sportwart Klaus Kahl dankenswerterweise zum Ausdruck gebracht hat.

Die Ideen und möglichen Konzepte zur weiteren Attraktivierung des Folkebootes kristallisieren sich immer konkreter heraus. So denke ich z.Z. über folgende Punkte nach:

1. Vereinssegeln / Jugendsegeln mehr stärken durch Spezialangebote bei den Schiffen und halbierte Meldegelder der Veranstalter bei Jugendlichen / Junioren bis 21 Jahre.

2. Frauensegeln durch spezielle Frauenpreise stärken

3. Erkennung und Betrachtung von 4 Gruppen Folke-Segler: Regatta, Fahrten, Klassiker, Jugend/Vereine. Verstärkte Aktionen unter Jugend und Klassik, (ggf. Flottille organisieren, verlängertes WE mit Rahmenprogramm)

4. Trainingslager der Besten mit Trainingslager der Neuen ergänzen, ggf. mit Unterstützung von Folkeboot-Werften

Habt ihr weitere Vorschläge?

Eine intensive Belebung unserer Folkeboot Szene erwarte ich von der nunmehr aktiven, neuen Folkeboot-Zentrale in Hamburg. Den Geschäftsführer Erik Schneider konnte ich treffen und ihn zu seinen Konzepten und Ideen befragen. Lest dazu das Interview, das ich mit ihm geführt habe. Nunmehr ist auch der Internetauftritt neu gestaltet und der Teileverkauf läuft bereits gut an...

Johannes Thaysen

Mittsommernacht am Möhnesee

Definition: „Als Mittsommerfest werden die Feierlichkeiten zur Sommersonnenwende bezeichnet. In den nordischen Ländern, in denen die Nächte zu dieser Jahreszeit kaum dunkel werden („Weiße Nächte"), sind diese Bräuche besonders lebendig. ‚Midsommar' ist in Schweden nach Weihnachten das zweitgrößte Fest des Jahres und die meisten Schweden feiern es mit Verwandten, Freunden und Nachbarn. An Mittsommer isst man die ersten Jungkartoffeln. Sie werden zusammen mit Hering, Sauerrahm, Schnittlauch, Knäckebrot und Käse serviert. Viele nehmen während des Essens ein oder mehrere ‚nubbe' genannte Gläser Schnaps zu sich und singen ein Trinklied, welches davon handelt, den Schnaps entweder auf Ex auszutrinken oder gar keinen zu bekommen. Es wird aber auch ‚öl' (Bier) dazu getrunken. Zum Nachtisch gibt es frische Erdbeeren mit Sahne." (aus Wikipedia)

Umsetzung:
Die Folkebootflotte Möhnesee wollte diesen schönen Brauch feiern. Und da wir dies nicht gerne alleine tun, haben wir alle Seglerinnen und Segler der SKMD, des WYD und des YCM ganz herzlich zum Mittsommernachtssegeln am 19.06 eingeladen. Natürlich waren alle Bootsklassen willkommen. Um 19:00 begann die Veranstaltung, an der über 50 Seglerinnen und Segler teilnahmen. Das Kastellan-Ehepaar des YCM, Familie Milde, hat uns mit den oben genannten Speisen und Getränken kulinarisch verwöhnt. Perfekte Grundlage für das anschließende Nachtsegeln. Und so liefen nach dem Essen 15 Boote bei einer leichten Abendbriese von 2 Bft aus.

Die Schafkälte an diesem Wochenende hielt die etwas Wärmebedürftigeren vom Wasser fern hinter dem Ofen. Das werden sie eventuell bereut haben, denn es war ein schönes Segeln.

Der Rest des Abends ist schnell erzählt. Ab 23:00 gab es Freibier. Ihr wisst ja, was ab dann am Möhnesee passiert. Wir freuen uns jetzt schon auf nächstes Jahr. Auf die Mittsommernacht. Und auf die Deutsche Meisterschaft.

Wilfried Sürth
(Flottenobmann Möhnesee)

Eric Andreasen – jahrzehntelanger Einsatz für das Folkeboot

Ein Dank von Klaus Kahl

Bei Eric kann ich sagen: Er hat das Folkeboot maßgeblich gefördert. Über viele Jahre hat er Boote gebaut, die große Beliebtheit finden. Da er die Fertigung gut optimiert hat, ist auch das Preis- Leistungsverhältnis gut gewesen.

Und auch wenn er das Geschäft (sinnvoller Weise) kommerziell betrieb, so etwa hielt er doch auch viele nicht ganz häufig verlangte Ersatzteile zum erschwinglichen Preis vor. Stellen wir uns doch einmal vor, wir hätten für irgendeinen Beschlag immer selbst losgehen und einen Schlosser beauftragen müssen … Ob das dann technisch auch unseren Vorstellungen entsprochen hätte? Und wenn dann noch die Rechnung erscheint – oh je …

Als Holzwurm habe ich meine Hände an viele Booten aus der Folkeboot Centrale gelegt. Immer (!) gab es mindestens einen Moment, in dem ich innehielt. Dankbar und voller Achtung vor diesen Werken aus Erics Bootsschmiede wusste ich, dass die Welt in Ordnung ist. Die Balance zwischen Leistung und Preis wurde gut getroffen. Technisch war es für mich ein Genuss dieses hautnah zu erleben, ebenso das ansprechende Design. Zwar schätze ich die Boote von Brandt-Möller nicht weniger, doch da muss der Griff in die Geldbörse noch ein Stückchen tiefer gehen. Somit boten Eric und seine Crew für eine breite Schicht von Segelfreunden bezahlbare Boote an.

Und dann sind da noch seine Masten. Die gesamte Produktion dieser „Telegraphenmasten“ finde ich total gut. Die Dinger sind im allgemeinen „härter“ als viele handgefertigte Masten, doch sie fallen im Top nicht so schnell nach Lee. Das bringt Höhe! Durch die Herstellung mit einer Kopierfräse wurden die Masten auch rationell gefertigt. Passt also alles bestens in unsere Zeit.

Dank an Eric, seine charmanten Frau, sowie alle Fachkräfte dieser Werft!

Ein schönes, neues Boot aus der Folkebootzentrale

Folkeboote aus Hamburg?

Wie seit dem Frühjahr gerüchteweise bekannt und seit einigen Wochen offiziell verkündet, ist die Folkebådcentralen in Kerteminde/Dänemark in neue Hände übergangen.
Dieser Wechsel ist für die Folkeboot-Szene sehr interessant. Um dessen Hintergründe sowie die zukünftige Ausrichtung der Firma zu erfahren, führte der Vorsitzende der DFV, Dr. Johannes Thaysen, am 8. Juni ein Gespräch mit dem Geschäftsführer Herrn Erik Schneider:

Was hat Sie dazu bewogen, die Folkebootzentrale zu übernehmen?

Anfänglich hatten wir nur Interesse an der Werft von Erik Andreasen, die zum Verkauf stand, und wussten noch gar nichts von dem Folkeboot. Doch nachdem die Werft besichtigt wurde, sprach Herr Andreasen auch die Folkeboote an und uns war sofort klar, dass dieses Schiff am Leben zu halten ist, zumal einer der beiden Käufer eines der ersten Boote von Herrn Andreasen gekauft hatte und begeisterter Folkeboot-Segler war.

Welche Beziehung haben Sie zum Folkeboot?

Ich sehe im Folkeboot einen Klassiker mit super Segel- und Allroundereigenschaften, die seinesgleichen suchen: Mann (und Frau) können auf Touren segeln und hochkarätige Regatten segeln, das überzeugt! In unserem Fall kommen noch die Vorteile des GFK-Bootsbaus hinzu, welche ein Folkeboot für mich unvergleichlich machen. Es ist einfach wunderschön und einzigartig!

Was haben Sie und Ihre Partner früher gemacht?

Ich bin nicht an der Firma beteiligt, sondern für den Verkauf, das Marketing, die Organisation und als Ansprechpartner eingestellt. Die beiden Inhaber kommen aus der Werbe- und der Immobilienbranche und sind beide begeisterte Segler. Ich habe früher in einem Yachthandel bei Laboe gearbeitet und leitete die letzten Jahre eine Eventagentur für Segelveranstaltungen.

Wie sind Sie mit dem Voreigentümer auseinander gekommen?

Wir stehen nach wie vor in engem Kontakt und arbeiten gut zusammen.

Welche geschäftlichen Beziehungen halten Sie noch zu ihm?

Herr Andreasen ist unser Händler für Dänemark und wir helfen uns gegenseitig, wenn es Fragen rund um das Schiff gibt.

Welche (neuen) Leistungen bieten Sie an?

Sie erhalten bei uns alles das, was Sie auch bei Erik Andreasen erhalten haben, Schiffe, Masten, Segel und Ersatzteile, alles in der gewohnt hohen Qualität und so schnell wie möglich geliefert. Größere Änderungen im Angebot / Sortiment wird es erst nach einer eingehenden Sondierung des Marktes geben. Der Geschäftsumfang bleibt unverändert, wodurch auch die Versorgung mit Ersatzteilen und Zubehör zukünftig gesichert ist.

Welche neuen Impulse wollen Sie setzen?

Aktuell bleibt alles beim Alten, wir möchten nicht gleich das ganze Konzept verändern, wir möchten erst einmal einen Überblick erhalten über das was war, um dann gezielt da anzusetzen, wo es auch wirklich jedem gefällt. Grundsätzlich würden wir aber gerne die Farben im Inneren des Bootes etwas auffrischen, das eine oder andere Anbauteil verbessern und das Image des Bootes aufpolieren. Und dann wollen wir sowohl das Regatta- als auch das Fahrten- und Vereinsegeln stärker fördern als bisher. Auch das Beschicken der Messen soll wieder dazu gehören.

Wie werden Sie die Segler an der Ostseeküste versorgen?

Wie gewohnt, zuverlässig und schnell. Und noch leichter und zum Anfassen, denn wir haben die Böbs-Werft in Travemünde als Stützpunktpartner gewinnen können. Darüber sind wir sehr froh, denn diese Werft besteht bald doppelt so lange wie das Folkeboot!

Was wünschen Sie sich von Ihren Kunden?

Dass sie zufrieden sind und natürlich konstruktive Kritik und Lob.

Wann wird es einen professionellen Web-Auftritt geben?

Sie finden Ihn nicht professionell?! Dann schauen Sie auf www.folkboat.de, da hat sich einiges getan, die Seite wurde komplett überarbeitet und wir haben ein neues Logo! Ein neuer Webshop, mit Kreditkarten-Zahlung und Bankeinzug wird in dieser Saison folgen.

Wie sieht es an Ihrem neuen Standort aus? Können Sie uns Bilder zur Verfügung stellen?

Unser Standort in Hamburg befindet sich in einem normalen Bürogebäude und ist nicht so überwältigend beeindruckend, dass sich ein Foto lohnen würde. Sobald wir ein eigenes Gebäude haben, werden wir dies auch mit Bildern bei Ihnen bekannt geben. Bilder der Werft finden Sie schon jetzt auf www.folkboat.de.

Erik Schneider, der neue Chef der Folkebådcentralen.
Das Unternehmen hat nun seinen Sitz in Hamburg und firmiert unter
Folkeboat Centrale FBC GmbH
Erik Schneider
Süderstr. 73, 20097 Hamburg
Tel: +49 (0)171 740 26 39,
E-Mail: es@folkboat.de

Restaurierung der Fejo, Teil 2

In Teil 1 unseres Restaurierungsberichtes sprach der Meister – jetzt spricht der Praktikant: Armin Löber

Es dauerte eine ganze Weile, bis ich es realisierte... ich, Armin Löber aus Ahrenshoop, Schüler und gleichzeitig neuer Praktikant der Walhalla-Werft, hatte sie gefunden: Eine etwas heruntergekommene, DDR-graue Bootswerft im Herzen Rügens mit Schriftzug „FINE WOODWORK“ neben der Tür und einem Haufen Sperrmüll davor - das musste sie wohl sein, die Werft von Herrn Schwitalla. Im Internet sah das irgendwie anders aus...

Letzte Zweifel verabschiedeten sich, als sich mir zwei Stunden später der Meister persönlich vorstellte. Ein kräftiger, großer Mann mit blonden Haaren, einem breiten Lächeln und aktiven, leuchtenden Augen. Philipp war mir sogleich sympathisch und ich konnte mich beruhigt in mein Zelt zum Schlafen legen.

Am nächsten Morgen entpuppte sich die etwas verschlafen wirkende Bootshalle vom Vorabend als organisierter, gut funktionierender Arbeitsplatz. Als die Tore geöffnet wurden, erkannte mein Blick viele Maschinen, Philipps Meisterbrief an der Wand und ein gut 2,5 Meter hohes und 9 Meter langes Holzschiff (das war wohl die Bedeutungsperspektive Anm. d. Red.). Dies entsprach eher meinen Vorstellungen! Dann machte ich mich an die Arbeit... Holz hobeln und schleifen für Fejo, die aufgebockte Königin in der Mitte der Werft.

Ich bekam irgendwann mit, dass ich hier nicht einfach alles hinrotzen durfte wie oft in der Schule, sondern mich echt ins Zeug legen musste. Auch wenn mein Meister freundlich und mir wohl gesonnen war, legte er trotzdem viel Wert auf Qualität und wollte, dass das Boot nicht nur schnell fertig werden sollte, sondern dass alles auch durchdacht sein und zudem noch gut aussehen würde. Und das sah es auch, außerdem war es kurz vor der Fertigstellung.

Das Unterwasserschiff war silbern, die Bordwände in schlichtem Weiß gehalten – das hatte Tradition... Es fehlte nur noch der Wasserpass, für diesen hatte Philipp bereits die Markierungen gesetzt. Der Großteil der Arbeit bestand jetzt im Schleifen und Lackieren. Betonung auf Schleifen. Ich ging sauber zur Arbeit, beschäftigte mich allein 15 Minuten damit dafür zu sorgen, dass Fejo gut aussah, und ich selbst sah nicht mehr so gut aus. Es war verdammt harte Arbeit den völlig zerflickten Cockpitteilen den Lack abzuziehen und sie dann so lange zu schleifen, bis sie auch wieder wie Teile aus Holz aussahen. Doch die Arbeit hat sich gelohnt... Aus den verlackten, angeschimmelten Sperrholzteilen sind echt ansehnliche, edelholzähnliche Sperrholzteile geworden, die mit ihrer schönen Maserung punkten können.

Ein paar Probleme bereitete uns die Schiebeluke des Aufbaus. Sie glitt nicht richtig, denn der Abstand zwischen der ersten Halterung und der zweiten war durch mysteriöse Umstände zu groß geworden. Eine Halterung war um einiges dünner als die Andere. Wir hatten es mit einem Problem zu tun, auf das man nicht einfach den Spruch „passt, wackelt und hat Luft“ anwenden konnte, denn wie gesagt: Herr Schwitalla hat einen hohen Qualitätsanspruch. Wir mussten eher nach dem Motto „was nicht passt, wird passend gemacht“ handeln... Und zwar nicht etwa passend mit Schlagbohrmaschine und Presslufthammer, sondern mit Hobelmaschine und Epoxidharz. Philipp wollte an das zu dünn geratene Teil ein Stück aufleimen, damit die Luke endlich wieder in ihrer Aufhängung würde gleiten können. Also, ein Stück angezeichnet und ausgeschnitten, danach auch das zu Teil aufgeklebt und mit der Hobelmaschine auf die richtige Stärke gehobelt.

Meiner Ansicht nach ist ein Boot zu restaurieren ein verdammt hartes Brot. Es kommt auf viele kleine Arbeitsschritte an, um ein gutes Ergebnis zu erzielen... Fejos Teile haben sich, glaube ich, gegen fast jeden dieser Arbeitschritte gesträubt... Aber wie der Heimwerker sagt: „wat mutt, dat mutt“, denn letztendlich sind wir hier auf Rügen gerade im Begriff ein echt schönes Boot zu bauen.

Drei Männer AUF einem Boot

Aus Pirouliiit wird Fejo

Restaurationsbericht, Teil 2

In Ausgabe 10-1 lasen Sie den ersten Teil des Restaurationsberichtes aus Eigner-Sicht von Thomas Pauli. Hier ist die Fortsetzung. Der Eigner steht vor neuen Herausforderungen...

„Was mache ich in der Zwischenzeit, in der mein neues Boot erneuert wird?“, fragte ich mich nun. Fragen ohne Lösungen drängten sich auf: Wo sollte das Boot seinen Rumpf durchs Wasser pflügen? Auch einen Straßentrailer hatte ich noch nicht und noch weniger ein Winterlager! Da Sabine und ich im Münchener Raum wohnen und hier die Seen, wie der Starnberger See, Ammersee oder Chiemsee nicht weit sind, lag es nahe, unser Boot in eines dieser Gewässer zu legen. Den folgenden Spießrutenlauf hätten wir uns ja nach unseren Vorerfahrungen denken können. Zu denken, dass so ein Klassiker wie meine Pirouliiit mit offenen Armen empfangen werden würde, endete in wochenlanger Suche nach einem geeigneten Liegeplatz. Die Schlösser- und Seenverwaltung konfrontierte uns mit einer Warteliste von 18 Jahren! Und auch Straßentrailer für 2,6 Tonnen sind ja nicht gerade für Schnäppchen zu haben. Aber gut, nur nicht verzagen, wird schon, dachte ich. Und so sollte es auch kommen.

Auf der Folkeboot-Seite im Internet fand ich einen Trailer zu einem akzeptablen Preis, den im Frühjahr 2010 abholte. Für mich kein Problem, da die Auslieferung meiner Pirlouiiit ja erst Anfang Juni sein sollte. Und der hart erkämpfte Preisnachlass erfreute nicht nur meinen Geldbeutel. So konnte es weitergehen! Philipp schickte mir auch schon die ersten Bilder von Pirlouiiit. Sie stand jetzt aufgebockt vor seiner Werft und wartete auf den Schiffskran.

Mein Liegeplatz-Problem hatte sich indes noch nicht gelöst. Wie auch! Dank meiner Hartnäckigkeit drang ich jedoch immer weiter in die geheimnisvollen Abläufe der Segelbootszene. Preise von bis zu 4000 Euro im Jahr schwirrten mir um die Ohren oder gar der

➥

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT–MØLLER

NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

1946–2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

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

Hier gut zu sehen der komplette Neu-Aufbau des Decks

Gut, dass da so viele Fensterausschnitte sind …

Eintritt in einen Segelvereine wäre doch von Vorteil. Ich müsste mich also erst einmal bewähren, bevor ich nur daran denke dürfte, noch vor dem Ableben einen Liegeplatz zu bekommen. „Wow!“ dachte ich, „aber nicht mit mir!“ Und so geschah es, dass ich eines Tages ... naja ... von der „geheimnisvollen“ Seglerszene einen Bojenplatz zugewiesen bekam. Und so tranken Sabine und ich bei Mondschein am See auf den ersten Liegeplatz. Während wir nun so vor uns hin träumten, fiel uns auf, dass zwischen Steg und Boje nur Wasser ist. Um es kurz zu machen: Das neue Dingi hole ich mir vermutlich zusammen mit meiner Pirlouiiit aus Berlin ab...

Auch neue Fotos von Philipp waren mittlerweile angekommen und ich erschrak. Er hatte das komplette Kajüt-Dach demontiert, weil ich neue Bullaugen haben möchte. Auf die Frage warum, kam nur ein trockenes: „Komm ich besser ran.“ Mir sollte es Recht sein.

So und jetzt war da nur noch der Name: Pirouliiit. Jedes Mal, wenn ich über mein Folkeboot sprach und den Namen Pirlouiiit aussprach, kam die Frage: „Was heißt das?“, und da ich die Antwort nicht kannte, habe ich kurzerhand den Vorbesitzer angerufen. Der wusste es auch nichts, und so fing ich an zu recherchieren. In allen Unterlagen, die ich beim Kauf bekommen habe, war auch ein sogenanntes „Besiktningsprotokoll“ aus Schweden. Dort lass ich die Regnr. der Pirouliiit: S 1006 in dem Segelclub Vikinggarnas Segel Sällskap. Also anrufen und fragen. Und tatsächlich war da ein Herr, der mir zwar nicht den Begriff Pirlouiiit erklären konnte, mir aber die Telefonnummer des damaligen Besitzers gab. Er ist Franzose und arbeitet schon seit einiger Zeit in Schweden. Wir unterhielten uns über die Pirlouiiit wie über eine verloren gegangene Tochter. Und dann erfuhr ich, dass sich hinter Pirlouiiit eine französische Komikfigur aus der Serie „Johann et Pirlouit“ verbirgt. Da mich hiermit nichts verbindet, musste also auch ein anderer Name her. Ich wollte etwas Persönlicheres auf mein Folkeboot schreiben. Sabine und ich fabulierten sämtliche Namen durch, doch so richtig passte keiner, bis ich in einem Buch las, dass bei solch alten Klassikern gerne wieder die „Geburtsnamen“ verwendet werden. Aber wie hieß der? Kurzerhand nahm ich das Telefon und rief noch einmal in Schweden beim Segelclub an und bekam die Antwort: „Wir kümmern uns

Rätselfrage an unsere LeserInnen:
Welcher Arbeitsschritt wird hier vorbereitet?

So sah es vorher aus …

darum. Wo können wir dich erreichen?“ Ich war baff vor soviel Engagement und keine zwei Stunden später war auch schon die Antwort im E-Mail-Postfach:

Hello Mr. Pauli,

the information we have about S 1006 is: Built in 1967 by Kungsörs Båtvarv (the brothers Larsson). The boatname at registration was Johanna. That's all the information we have, as we don't keep records of owner history.

Good luck with the boat,

Göran Svensson
Sv. Folkbåtsförbundet

und zwei Tage später die zweite Mail:

Hello Thomas,

sorry for the delay. I have checked up and what I heard is that Oscar Schelin did not build any Folkboats. I have some correction for the information you got. The boatbuilder for your boat is: Bröderna Larssons Båtbyggeri (Kungsör), they have built 17 Folkboats starting with nr: 849. Maybe it's on the same place as „Kungsörs Båtvarv“ who have built 10 Folkboats but 15 years earlier. Last nr.: 151. That's the information I have,

Best wishes,
Göran Svensson

Jetzt hatte ich alles was ich brauche. Vor allen den Namen: Johanna. Ich dachte nur, „Das gibt's nicht!“, da ich zwei Töchter habe: Die eine ist Felipa und die andere eben Joana, eine spanische Ableitung von Johanna. Der gute Geist fährt also mit auf die offene See ... naja besser auf dem See. Also Johanna ... und was macht dann Felipa? Ich liebe sie beide und wollte sie jetzt auch beide im Schiffsnamen genannt wissen. Und dann kam der Einfall: FEJO oder doch besser JOFE? Ich googelte beide Namen und fand heraus, dass Jofe ein Immobilienmakler und Fejo eine dänische Insel sei. Und mit welchem Namen ich wohl mein neu restauriertes 67'er Folkeboot taufen werde, war Sabine und mir dann schnell klar: FEJO soll sie von jetzt ab heißen.

Kein Wunder, dass Armin das Boot so lang vorkam! Welche Eleganz!

Hier sieht man genau, warum ein Meister einen Praktikanten braucht!

Spannende Wettfahrten bei der Staader Pokalregatta der Folkeboote

Der Wetterbericht für den 8. Mai kündigte viel Sonne und wenig Wind an - fast schon kein Novum mehr in Staad. 13 Folkeboote, 11 Drachen und 4 H-Boote wollten es dennoch wissen. Und allen Prophezeiungen zum Trotz setzte gegen 13:30 ein fast gleichmäßiger S-O ein.

Die Zeit bis zum Start konnte man sich mit der Beobachtung der Sternfahrt der Fähren, aus Anlass der Einweihung der neuen Fähre „Lodi“, vertreiben.

Um 14:00 Uhr fiel dann der Startschuss für die erste Wettfahrt. Es wurden bei gleich bleibenden Wind und ca. 2 – 3 Windstärken 4 Wettfahrten gesegelt, davon eine verkürzte.

Auf den vorderen Rängen entwickelten sich spannende Wettkämpfe.

Am 1. Wettfahrttag, mit bereits einem Streicher, zeichnete sich ab, wer um die ersten 3 Plätze kämpfte: Das waren FG-873 Peter Häusler, FG-1031 Martin Graf und FG-705 Rainer Willibald.

Der Sonntag brachte mit der 5. Wettfahrt die Entscheidung: Peter Häusler, YCRa, siegte mit 7 Punkten. Es folgten Martin Graf, YCRa, mit 9 Punkten, punktgleich mit Rainer Willibald, aber durch 2 erste ersegelte Plätze in der Serie auf Platz 2 in der Gesamtwertung 3. Platz Rainer Willibald YCG.

Wettfahrtleiter H.J. Ewald hatte mit viel Gespür die 5 Wettfahrten zügig durchgezogen.

Die Clubheimbesatzung sorgte mit engagierten Einsatz wie immer für das leibliche Wohl der Segler.

Liane Willibald

Auf der Heimreise Richtung Untersee

Die Gewinner

Tipps für die Törnvorbereitung

Christian Rosehr

Redaktioneller Hinweis: Als Mitsegler an Bord der „Loma“ weiß ich zweierlei: Erstens gibt es vor jeder Regatta erstaunlich viele Gegenstände von Bord zu räumen, zweitens erweist sich die Zusammenstellung dieser Gegenstände immer wieder als sehr gelungen. Christians jahrzehntelange Erfahrung als Wind- und Wellenfester Skipper ließ mich ihn bitten, den FolkeNews seine Checkliste zur Verfügung zu stellen – denn die richtige Ausrüstung an Bord ist nur der kleinste Teil einer guten Vorbereitung:

Warum spezielle Törnvorbereitung?

- ➔ möglicherweise offener Seeraum
- ➔ Auf Törn gilt immer und jederzeit: Sicherheit geht vor!!!
- ➔ Außerhalb des heimischen Reviers
- ➔ Reparaturmöglichkeiten unterwegs aufwändiger und teurer

Stehendes Gut überprüfen:

- ❑ Rumpf: Lecks, Abplatzungen, Lukendichtung, Stropplochdichtung Schiebeluk
- ❑ Kielbolzen, Mastfuß
- ❑ Mögliche Außenbordsdurchlässe: Log, Lot etc. Pumpe (Schelle)
- ❑ Reitbalkenbefestigung
- ❑ Mast (Schlagstellen, Bruchstellen, Göl, Lümmel, Ausbaumerbeschlag, ggf. Topprolle, Windex
- ❑ Baum (wie vor)
- ❑ Ausbaumer: Beschläge einwandfrei gängig?
- ❑ Wandten und Stage: Pressungen einwandfrei? Knicke? Roststellen?
- ❑ Splint (Ringe) in Ordnung und abgetapt?

Laufendes Gut überprüfen:

- ❑ Fallen (mit Rollen, Schäkel etc.)
- ❑ Schoten mit deren Blöcken, Winschen (Fett) und Schotklemmen (Abnutzung?)
- ❑ Segel: Nähte, Lattentaschen, Kauschen, Lieken
- ❑ Strecker
- ❑ Festmacher
- ❑ Ankerleine

Ausrüstung überprüfen:

- ❏ Anker: lieber einen schwereren Anker für den Törn, lange Ankerleine
- ❏ lange Ersatzleinen als Festmacher, eine ganz lange Leine für den Fall, dass man ankern muss, der Anker aber nicht fasst oder für z.B. Schärentörn (quer zur nächsten Insel)
- ❏ Festmacheranker (Schären)
- ❏ Pinnenstock und Ruderschaft, Pinnenausleger
- ❏ Kuchenbude (das Leben auf dem Folkeboot findet im Cockpit statt!)
- ❏ Motor: Scherstifte (Ersatz), Motoröl, Sprit, Ersatzkanister, Tank, Schlauch OK? Ggf. Motorbocktalje
- ❏ Ölzeug, Fliesskleidung, ggf. Südwester, Handschuhe, Seestiefel
- ❏ Schwimmwesten (früh genug Patrone und allg. Zustand prüfen!)
- ❏ Lifebelts !!!
- ❏ Warme Klamotten
- ❏ Badezeug
- ❏ Kinderspielzeug, Bastelsachen, Angel, Kescher
- ❏ Kompass
- ❏ Seekarten
- ❏ Logbuch !
- ❏ Navigationsbesteck, Bleistift, Stechzirkel
- ❏ GPS
- ❏ Laptop (für Navigation, E-Mails, Wetterberichte etc.)
- ❏ Ersatzbatterien
- ❏ Ggf. UKW-Funkgerät
- ❏ Nebelhorn
- ❏ Seenotsignale
- ❏ Pütz und Reinigungsmittel
- ❏ Fender (am besten drei oder vier)
- ❏ Grenzübertrittserlaubnis vom Zoll
- ❏ Kocher (Spiritus, Petroleum, Gaskartusche)
- ❏ Geschirr und Besteck, 2 Töpfe, Pfanne
- ❏ Gewürze
- ❏ „Not"-Proviant: Nudeln, Reis, passierte Tomaten, Dosenfutter etc. (für's spät in den Hafen kommen, Folkes kreuzen ja so gern...)
- ❏ Wasser, ggf. H-Milch
- ❏ ggf. alkoholische Getränke
- ❏ Tee, Kaffee, Kaffeemühle, Espressokanne
- ❏ ggf. Medikamente gegen Schmerzen (s.o. „alkoholische Getränke") und gegen Durchfall (s.o. „Notproviant" und s.u. „Kühlbox")
- ❏ Kühlbox
- ❏ Kojenpolster, Kojen-Mittelbrett-/Lattenrost+Polsterauflage
- ❏ Staugelegenheiten für die Vorpiek (z.B. Stautaschen)
- ❏ Schlafsäcke
- ❏ Ggf. weitere Vliesdecken

Stauplan:

- ❏ nach Witterung (warm/kalt)
- ❏ nach Bedarf (Ersatzteile in die Enden)
- ❏ nach Gewicht (die leichtesten Gegenstände an die Schiffsenden)
- ❏ nach Sicherheit, z.B. Anker, Nebelhorn, Lifebelt etc. im/unter dem Cockpit
- ❏ möglichst alles aus den Gängen um ungehindert überall ran zu kommen

Kann es dann losgehen?

- ❏ Wohin (Routenplanung)?
- ❏ Wettervorhersage
- ❏ Strömungskarten
- ❏ Wetter ansehen
- ❏ Kleidung
- ❏ Schwimmweste

für die klassische Navigation:

- ❏ Seekarten z.B. Sportbootkartensätze, Berichtigungen
- ❏ Besteck
- ❏ Zirkel, mindestens zwei Kursdreiecke
- ❏ Kurslineal
- ❏ Bleistift
- ❏ ggf. Taschenrechner
- ❏ Radiergummi, Anspitzer
- ❏ Log

- ❑ Kurse zu benötigten Wegepunkten abstecken, Entfernungen ausmessen und
- ❑ Kursliste schreiben: Kurs Wegepunkt 1, Entfernung Wegepunkt 1 etc.
- ❑ Missweisung beachten!
- ❑ Logbuch schreiben
- ❑ Weg mitkoppeln z.B. mit dem Log

GPS-Navigation:

- ➔ ersetzt keinesfalls die klassische Navigation, sondern macht diese genauer und ermöglicht Standortbestimmung!
- ➔ immer mit System- oder Stromausfall rechnen, daher vorher die Kurse manuell prüfen/notieren!
- ➔ immer zweite Navigationsmethode/Standortbestimmung (wenn auch nur grob) nutzen (z.B. Kreuzpeilung)
- ➔ ältere GPS-Modelle: Eingabe der Wegepunkte im Display mittels Cursortaste und Länge, Breite etc.
- ➔ neuere Modelle: GPS mit Kartenplotter (Handheld oder Festeinbau), USB-Anschluss zum Laptop mit entsprechender Software zur Verwaltung der Wegepunkte

- ❑ Wegepunkte am Laptop mit der Maus abgreifen und markieren
- ❑ GPS anschließen
- ❑ Daten übertragen
- ❑ Route im GPS aufrufen
- ❑ Kurs zum ersten Wegepunkt wird angezeigt
- ❑ Bei Annäherung des WP ➔ Alarm

Pluspunkte Kartenplotter:

- ➔ Banane erkennen
- ➔ Kreuzschläge planen und überwachen
- ➔ Strom einschätzen lernen (Diff. Fahrt über Grund / Fahrt durch's Wasser oder Diff. Zweier Kreuzschläge

WIR SIND IHR NEUER FOLKEBOOT STÜTZPUNKTPARTNER AN DER OSTSEEKÜSTE

AUF UNSERE QUALITÄT KÖNNEN SIE SICH VERLASSEN:

AUSLIEFERUNG VON BOOTEN
EINBAU VON EXTRAS
REPARATUREN
HOLZBOOTSBAU
TEAKDECKVERLEGUNG
SPRITZLACKIERUNG
YACHT-REFIT
UNTERWASSERSCHIFFSANIERUNG

!www.boebs-werft.de!

Seit 1912
BÖBS-WERFT
Travemünde

23570 Lübeck-Travemünde
Tel.: 04502-50 51
E-Mail: info@boebs-werft.de
Website: www.boebs-werft.de

Vergissmeinnicht – der Pfingsttörn der Bodensee Folkies 2010

Das Bodenseevergissmeinnicht führt als Glazialrelikt ein wenig beachtetes, aber umso beachtlicheres Dasein in der Strandrasengesellschaft des Bodensees. Nicht dieser Exotin wegen schlichen wir noch am Freitagabend mit unserem Folke „ursa minor“ zwischen den Dalben hindurch, setzten noch im Hafen Segel und verschwanden bald in der Nacht. Nein, denn wir wussten ja noch nichts von ihr. Vielmehr war es der Freunde wegen, die wir endlich wieder treffen wollten. Und des langen Schlages wegen: fast vom westlichsten Zipfel des Bodensees bis nach Zech am anderen, nahezu östlichsten – ca. 55 km oder knapp 30 Meilen, das ist hier schon was! Und es war auch des lang ersehnten und vom Weatherman endlich zugesicherten Frühsommers wegen (der dann bald schon wieder Frühwinter wurde…).

So wurde es ein entspannender, wenn auch noch kalter Spätabendtörn zum Stopover in Immenstaad. Aber das versprochene „Sonne-im-Cockpit-Laugenbrezel-vom-hafennahen-Bäcker-Frühstück“ am Morgen danach war umso genussreicher (hatten wir auch so gebucht). Der Nachtwind stand durch und wurde ein Tagwind, die Sonne wärmte herrlich nach tagelangem Regen und so „klackerten“ wir, wenn auch nicht hoch sportlich, so doch zügig-genüsslich bis Zech, um zeitplangerecht anzukommen. Eine kräftig auflebende Brise wollte uns kurz vor knapp zwar noch vom Hafen weglocken. Aber chancenlos gab sie auf, denn der von Isolde und Bernd („Kleiner Blaupfeil“) vorbereitete Empfang und die Wiedersehensfreude lockten nun doch mehr.

Entsprechend fröhlich war der Empfang mit Apero und Knabbereien in Zech, einem schlauchartigen Hafen an der Leiblachmündung mit dennoch großem Manöverraum und sehr gemütlicher Atmosphäre. Nur Rainer und Liane W. („Hippo“) kamen etwas später – mussten sie doch der WaPo vor dem Hafen noch irgendwelche Fragen beantworten. Aber so waren es insgesamt neun Folkeboote, die den z.T. langen Weg sogar vom Untersee mit Mastlegen im Konstanzer Seerhein bewältigt hatten. Der Abend wurde dann doch nicht so lang, haben uns doch die Geister des Spätwinters noch mal in den warmen Schlafsack getrieben.

Aber der Morgen mit „Sonne-im-Cockpit-Frühstück-aaahh“ war dann klar der Kategorie „Sommer“ zuzurechnen. So folgten wir gespannt Isoldes versprochener Seeuferexkursion. Dabei haben wir gelernt, dass dieses winzige Bodensee-Vergissmeinnicht mit den Schmelzwässern der Gletscher, also vor 10.000 Jahren, an das Seeufer gelangt war und hier im Schwankungsbereich des Wasserspiegels, also im Sommer auch weit unter Wasser, heimisch wurde. Doch jetzt, der Oberflächlichkeit der Strandtouristen des 20. und 21. Jh. ausgesetzt, wird’s beschwerlich, denn die kleine aber feine rosa Blüte zeigt sich nur dem aufmerksamen Auge. Es sei denn, am Badestrand wird das Treibholz von freundlichen Menschen entfernt. Dann dankt das Blümchen mit vehementerer Präsenz. Ähnlich erging/ergeht es dem Strandhahnenfuß. Er blüht zur Not aber auch unter Wasser weiter. Eher aus Gründen von Züchtung und Holzertrag macht sich die echte Schwarzpappel rar. Isolde und Bernd haben spannend aus dem Nähkästchen der Biologen und der Baumpfleger berichtet. Ein Dankeschön!

Um möglichen Wander-Muskelkater zu vermeiden sind wir dann doch wieder in die Cockpits geklettert, um nach Kressbronn zu segeln – bei zunächst typischem Bodensee-Sommersegelwetter: „Warum hat jetzt der dort Wind?… Guck mal, da ziehen die auch los. Ja, Zefi….luja“.

Aber der Wind frischte auf und alle haben Kressbronn rechtzeitig, meist auch segelnd, erreicht. Im Hafen der Kressbronner Segler und Ausrichter der Folke-DM 1999 folgte wieder ein toller Empfang: Oliver und Martina wiesen uns schnell die Liegeplätze zu, um uns anschließend alle (ALLE!), also die Besatzungen von zwischenzeitlich 10 Folkes, auf ihre „Akaravana“ zum Umtrunk mit Kuchen einzuladen. Denn es war zu feiern: 30 Jahre AKARAVANA (F GER 464). AKARAVANA schwamm auch danach noch (Isch doch ä Folkeboot!). Wie aus dem Ei gepellt und in vielen Details gegenüber dem Andreasens Werftursprung und aufwändig gepflegt. So waren die 30 Jahre (fast) nicht zu glauben. Aber wer Martina und Oliver kennt, weiß, dass Kunststofffolkes mit richtiger Pflege auch optisch (quasi) nicht altern. Und der anschließende Grillabend war perfekt organisiert, selbst die Abendtemperaturen kamen so langsam in Fahrt. So fehlte es an nichts.

Dem gemeinsamen „auf-der-Clubhaus-Terrasse-wieder-bei-Sonne-Frühstück“ hatte Norbert („Nuit“) durch feinen Rosinenzopf (mehrere Meter???) und einer Brezel für mich das I-Tüpfelchen aufgesetzt. So wollten wir eigentlich gar nicht nach Hause. Aber wir mussten - leider. Doch eigentlich war auch das noch schön, blies doch genug Wind, um dem Jockel nur ein kurzes Röhren zu gönnen. Von wegen, hier gibt’s nie Wind: 60 Meilen mit einer Motorstunde. Das kann sich doch sehen lassen.

Ja, so bleibt uns der traditionelle Ausruf: Ach, wär’s doch öfter Pfingsten! Und den OrganisatorInnen ein kräftiges Dankeschön!! Viele Grüße von der ursa-minor-Crew.

Stefan Ganter

Schleipokal 2010 aus Teilnehmersicht…

Eben bekam ich eine E-Mail von Klaus Kahl. Er schrieb, es sei alte Tradition, dass der Fünftplatzierte einer jeden Regatta einen kleinen Bericht schreibe... Tradition ist Tradition – also hier der Bericht über die Traditionsregatta Schleipokal: Auf den diesjährigen Schleipokal freuten wir uns schon lange! Nicht nur weil der Schlei Segel Club ihn ausrichtet oder weil wir endlich unsere neuen Haase-Segel testen wollten, sondern vor allem, weil die Schlei ein hervorragendes Binnenrevier und die Landschaft und das Ufer der Schlei eine wunderschöne Rahmenkulisse für eine hochrangige Folkebootregatta bietet. Trotz der Regatten in Eckernförde und in Glücksburg (eine Woche vor bzw. eine Woche nach dem Schleipokal) schafften es dieses Jahr 22 Folke-Crews auf die Große Breite der Schlei. Wettergott Rasmus bescherte uns zwar traumhaften Sonnenschein, doch starken Wind brachte er uns an diesem Samstag nicht. So wurden auf manchen Booten die warmen Temperaturen und die anfängliche Startverschiebung für ein Bad in der Schlei genutzt. Malte Lutzenberger sorgte per Speedboot für kalte Getränke (Bier) auf den Schiffen, bis schließlich doch etwas Wind einsetzte. Eilig nutzte die Wettfahrtleitung die schwache Brise und schaffte es eine Wettfahrt zu vollenden. Die rechte Startseite war bevorteilt und ein weiterer Rechtsdreher aus dem Missunder Schlauch ließ die rechts gestarteten Boote schnell noch weiter in Führung gehen. Die „Bris op“ gewann diesen einzigen Lauf des ersten Tages. Zweiter wurde die Crew um Friedrich Mahrt, Dritter Joachim Bleifuß und Co. Das abendliche Public-Viewing des Europa-League Fußballspiels Bayern-München gegen Inter Mailand in der SSC-Bootshalle wurde durch ein üppiges und leckeres Buffet gekrönt. So wurde die 2:0 Niederlage Bayern Münchens mit Speis und Trank doch gut verkraftet. Für den nächsten Tag war mehr Wind und strahlender Sonnenschein angesagt. Der Wind nahm kontinuierlich zu, sodass wir bei perfekten Segelbedingungen vier weitere Regatten segeln konnten. Die Wettfahrtleitung machte an diesem Tag einen hervorragenden Job und legte saubere Kurse aus. Rainer Schaarschmidt gewann den ersten Lauf des Tages, Bruse die Läufe zwei und vier und Bleifuß den dritten Lauf. Sigi Busse legte sich mit vier zweiten Plätzen in Führung. Zwei Punkte dahinter lagen an Platz zwei und drei punktgleich unsere dänischen Freunden aus Århus mit Bruse am Steuer und Joachim Bleifuß und Team vom Schlei Segel Club. Der nächste Tag verhieß also spannend zu werden… Am Abend traf die Band „Wonderfool“, mit Gitarren, Saxophon und Schlagzeug mit Rock, Pop und Soul, in der Bootshalle auf überwiegend erschöpfte, aber glückliche Folkebootsegler. Die vier Wettfahrten an diesem Tag hatten Alles von den Seglern abverlangt. Trotzdem war die Band so gut, dass die Bootshalle nicht leer blieb und auch das Tanzbein geschwungen wurde. Am Montag herrschten wieder leichtere Winde. Über die rechte Bahnseite setzten immer wieder Rechtszieher ein. Die „Bris op“ konnte den letzten Lauf für sich entscheiden, was aber nichts daran änderte, dass Sigi Busse mit seiner Crew auf „Alter Schwede“ mit einem weiteren zweiten Platz den schmucken Schleipokal dieses Jahr nach Kiel entführte. Gesamtzweiter wurden Brögge Bruse und sein Team, dicht gefolgt von „Rennschnecke“ mit Skipper Rainer Schaarschmidt, die mit einem dritten Platz im letzten Lauf das Treppchen erklimmen konnten. Erstes Boot der Flotte Schlei wurde Cabore mit Skipper Joachim Bleifuß auf dem vierten Rang.

Was die Punkte anging, war es, mit Ausnahme von Sigi Busse, vorne sehr eng (siehe Liste), was zeigt, dass es an anspruchsvollen Crews nicht mangelte. Die Plätze zwei bis sechs trennten nur vier Punkte. Alles in allem war dieser Schleipokal ein tolles Event! Soweit ich weiß, überzeugte die gastfreundschaftliche und familiäre Stimmung, sowohl auf dem Wasser, als auch an Land, alle Teilnehmer. Wir bedanken uns ganz herzlich bei all denen, die diese Regatta so schön organisiert haben, beim SSC und bei all den Teilnehmern für eine äußerst faire und schöne Regattaserie bei traumhaften Wetter- und Segelbedingungen. Wir freuen uns schon jetzt euch 2011 wieder auf der Schlei begrüßen zu können - und dann hoffentlich den Schleipokal mal wieder nach Haus zu holen... Herzliche Grüße und weiterhin eine erfolgreiche Saison wünscht die „Bris op“ ;-)

Thomas Kruse

… und aus Sicht des Flottenchefs…

Der Schleipokal fand dieses Jahr zu Pfingsten statt. Bereits im Oktober letzen Jahres sprach ich mit Rainer Birkenstock um zu herauszufinden, ob dieser Termin auch Teilnehmer aus Berlin anlocken könnte. Seit einigen Jahren hatte ich immer auf die Anreise von Peter Hahn gehofft. Dieses Jahr wurde es dann Realität. Rainer meldete sich zwei Wochen später und berichtete mir, dass mehrere Berliner diesem Termin mit einem Kurzurlaub an der Schleistadt verbinden würden. Überglücklich war ich, dass aus der Berliner Flotte sogar 4 Boote teilnahmen. Auch weit angereist war Svend Krumnacker von der Möhne. Zudem freuen wir uns an der Schlei auch über die Meldung von Peter Brøgger aus Arhus. Ebenso die Beteiligung aus den Flotten Hamburg, Lübeck, Kiel und Eckernförde war sehr erfreulich. Aus Flensburg hatte Robert Winkler gemeldet, mußte jedoch aus persönlichen Gründen wieder absagen. Letztendlich war die Meldezahl steigerungsfähig, denn zu Pfingsten handelt es sich um einen Termin, der eher der Familie gewidmet wird.

Es wurde über drei Tage ein Rahmenprogramm für Mitreisende angeboten. Ein reichhaltiges Buffet, welches im Startgeld enthalten war, wurde am Samstagabend angeboten. Am Sonntagabend gab es dann handgemachte Musik von der Gruppe „Wonderfool“. Im Clublokal des SSC gab es Sonnabend und Sonntag ein leckeres Frühstück.

Zur Preisverteilung am Pfingstmontag wurden Sachpreise unter die Sieger gebracht, welche für die Seeleute interessant sind. So erhielt der Gewinner einen Segelanzug von Musto. Das alles konnte nur durch die Sponsoren des Schleipokals ermöglicht werden. Dafür auch an dieser Stelle herzlichen Dank!

Anmerkung: An den Mittwochs-Trimmregatten wurden in diesem Jahr mehrmals Kurzwettfahrten trainiert. Mit wenig Aufwand macht es einen riesen Spaß, Starts und Tonnenmanöver zu üben. Das gibt schnell Sicherheit. Sehr souverän legten Thomas Kruse und Malte Lutzenberger die Bahn aus und gaben die Zeitsignale. Große Anerkennung erhalten die beiden von allen Teilnehmern!

Klaus Kahl
Flottenchef Schlei

Erstaunlich, dass der Kiel nicht schon von alleine abgefallen ist!

„OP am offenen Rücken"

Technikbericht zum Mutmachen!

Austausch der Kielbol bei einem Holzfolke

Das Boot mit der Segelnummer „F G 87" kaufte ich 1999 in sehr gutem Zustand gebraucht und segele es bis jetzt mit viel Freude und Vertrauen. Den anstehenden Austausch der Kielbolzen hatte ich seit 2 Jahren immer wieder vor mir hergeschoben, da mir der Mut und auch die Erfahrungen fehlten. In der Fachliteratur war wenig darüber zu finden und Freunde rieten mir davon ab, es selbst zu tun. Ausschlaggebend für meine Entscheidung, es doch zu tun, waren dann folgende Faktoren:

1. Seit dem Winterlager 2007/08 fehlten unterhalb des Mastes 2 Bolzen. Diese Bolzen konnte ich einfach herausziehen; sie waren nach ca. 60 mm total verrottet. Neue Bolzen konnten wegen des Kiels nicht gesetzt werden. Ein befreundeter Bootsbauer hatte mir dann einen Mastfuß konstruiert, welcher von den beiden Bodenwrangen gehalten wurde.

2. In der Saison 2009 verstärkte sich dann der Rost im Bilgenwasser zusehend und das Boot zog im Bugbereich immer mehr Wasser.

3. Das Boot ist inzwischen 42 Jahre alt und vom Vorbesitzer hatte ich keine Information wie alt die jetzigen Bolzen sind.

Somit beschloss ich, den Austausch im Winterlager 2009/10 in Angriff zu nehmen. Im Spätsommer fing ich dann an nach einer geeigneten Werft und nach den richtigen Materialien für die neuen Bolzen zu suchen. Eisen verzinkt, A4 oder sogar A5 standen zur Auswahl und marterten mir den Kopf. Eisen verzinkt ist die preiswerteste Variante und hatte ja 42 Jahre gehalten. A5 war die teuerste und hätte mich und das Boot vermutlich um Jahre überlebt. Wie gut, dass es das Internet gibt ... Letztendlich habe ich mich für A4 entschieden.

Die Werft war schnell gefunden, da am Winterliegeplatz die Bootswerft Dick direkt vor der Tür lag und Herr Dick sich für diese Arbeit interessier-

Wenn die nicht halten …

So schön kann ein Eisenkiel aussehen – so ganz ohne Rost!

zen

te. Auch wollte ich aus Kostengründen diverse Arbeiten unter Anleitung selbst durchführen. Die Arbeiten wurden dann Ende September begonnen und etwa Wochen später beendet. Nachfolgende Bilder zeigen die Abschnitte des Austausches.

Da der Kiel leider nicht von selbst abfiel und beim Eintreiben der Keile das Totholz anfing zu reißen, entschieden wir uns die Bolzen zwischen Totholz und Kiel zu durchtrennen. Das Ausschlagen der Bolzen aus dem Kiel war einfach; die Bolzen im Bereich der Bodenwrangen und des Totholzes bereiteten größere Schwierigkeiten, da sie durch den Rost sehr festsaßen. Trotzdem konnten wir alle Bolzen ohne größere Schäden heraustreiben. Es wurde lediglich eine Bodenwrange (Deckshaus) beschädigt, die aber später leicht repariert oder ausgetauscht werden kann, da sie zweigeteilt ist. Die Bolzenreste unterhalb des Mastes (9,5 mm) konnte ich ohne größere Probleme von innen heraus treiben oder mit einer kräftigen Zange von außen ziehen. Auch hierbei bereitete der Rost die größeren Probleme. Bis auf die beiden ersten 19,5 mm waren die Bolzen in einem recht guten Zustand. Zwischen Totholz und Kiel hingegen fanden wir Hohlräume in denen rostiges Wasser stand. Von hier und den Bolzen kam vermutlich das rostige Wasser in der Bilge.

Der Kiel wurde dann zur Firma „DOGAN“ zwecks Konservierung gebracht (100 Meter von der Werft). Sandstrahlen, 2 x Zinkanstrich, Spachteln und Schleifen, 2 x Spezialanstrich, 1 x Primer für das Antifouling.

Der Bereich des Totholz war zum Glück sehr dünn musste durchschnittlich nur um 30 mm abgehobelt und erneuert werden. Der A4 Stahl M 20 wurde bei „RICHTER“ gekauft und bei „TOOLSPEED“ mit entsprechendem Gewinde versehen. Der Zusammenbau fand dann in der letzten Septemberwoche statt und ging problemlos von statten. Die fehlenden 10 mm Bolzen unter dem Mast wurden von mir vor dem Zusammenbau ersetzt. Zwischen Totholz und dem Kiel wurde nach dem Primern des Totholzes eine Schicht SIKA gegossen. Die Muttern in den Taschen des Kieles wurden über den Bodenwrangen nur handfest angezogen mit LOCKTITE gesichert. Das Festanziehen der Muttern soll erste nach dem Durchtrocknen des SIKKA geschehen.

Mein Fazit: Ich bin froh diese Arbeiten selbst durchgeführt zu haben und würde sie immer wieder durchführen. Bei diesen Arbeiten habe ich sehr viel über den Zustand des Bootes erfahren und auch über das Handwerkliche. Das Boot kann nun wieder mit dem Heißstropp gekrant werden. In Heikendorf haben sich um den Winterliegeplatz der Firma „Marckmann“ folgende Firmen angesiedelt, die maßgeblich an den Arbeiten beteiligt waren.

Dick
Bootswerft

TOOLSPEED
Maschinen,Werkzeuge, Materialien und Metallverarbeitung

DOOGAN
Konservierung

Weitere Firmen für Bootselektrik/ Elektronik, Schweißen von ALU und Edelstählen, Reparaturen von Bootsmotoren, sowie Segelmacherei sind im näheren Umkreis zu finden.

Jochen Hobrecht

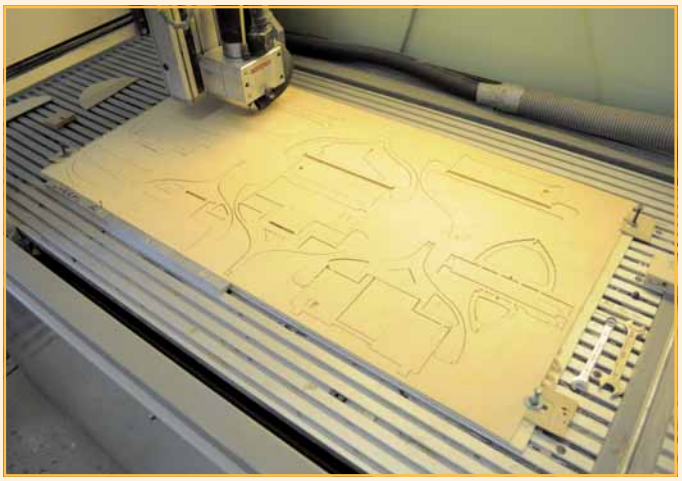
Sind die Schräubchen wohl auch aus A4?

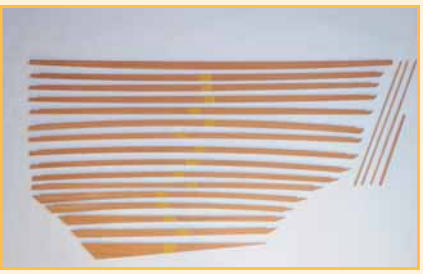
Bald ist alles wieder gut …

Wenn das Auto nicht groß genug ist ... macht man das Folkeboot kleiner!

Wie kommt man darauf, gerade ein Folkeboot als Modellbausatz herzustellen, auf Spanten gebaut und mit Mahagoni verklinkert? Das werde ich schon mal gefragt. Dies ist die Geschichte: Meine große Leidenschaft seit meiner Jugend war der Modellflug. Auch damals baute ich fast nur vorbildgetreue Modelle und stellte bald selber Bausätze zu den unterschiedlichsten Vorbildern her. Dabei suchte ich schon immer nach Marktlücken, die damals von großen Herstellern wegen zu geringer Stückzahlen nicht erschlossen wurden. Mittlerweile wird ein Großteil aller Modelle in China komplett flugfertig zu sehr günstigen Preisen hergestellt. Dadurch lohnt es sich nicht mehr ein neues Projekt anzufangen. So war meine letzte Konstruktion die eines Segelflugzeuges: der Oldtimer Ka8 mit 6,50 m Spannweite. Mit diesem Modell wurde dann sogar die deutsche Meisterschaft im Segelflug gewonnen. Hiernach legte ich erst einmal eine mehrjährige Pause im Modellbau ein, denn mittlerweile war ich hauptberuflich als Industriemodellbauer tätig, wo ich durch die vielen Überstunden vollkommen ausgelastet war.

Nun kam aber meine alte Leidenschaft wieder durch. Von meinen Arbeitskollegen angespornt, holte ich mir eine kleine, total verkommene Jolle, die Koralle. Da ich vor vielen Jahren schon den Binnen-Segelschein gemacht hatte, war ich voller Begeisterung bei der Restauration. Daraus wurde ein kompletter Neuaufbau. Es wurde alles, was marode war, entfernt. Zum Schluss blieb nur noch die Rumpfschale übrig. Da ich beruflich zu der Zeit viel mit GfK arbeitete, wurde alles mit GfK und Epoxi versiegelt. So entstand eine sehr hübsche Mahagoni-Jolle. Mit dieser Jolle hatten meine Frau und ich ein gemeinsames Hobby, welches wir in verschiedenen sehr schönen Urlaubsreisen erleben konnten. Unter anderem waren wir mit der Jolle auf der Schlei, der Müritz und dem Lac d'Annecy in Frankreich. Doch mit der Zeit wurde der Wunsch nach einem größeren Boot laut. Es sollte etwas klassisches sein und ich wollte das Boot auch selber noch etwas herrichten. Das macht Spaß und spart Geld. Vorsorglich machten meine Frau und ich schon mal den SKS-Schein und die Funklizenz gleich hinterher und charterten uns ein Boot für einen Törn. Bei der Suche nach einem klassischen Restaurationsobjekt stieß ich immer wieder auf das Folkeboot, das mir sofort gefiel. In verschiedenen Foren sammelte ich Infos über das Folke. Da mein VW-Bulli aber nur bis 2t Anhängerlast hat, entschied ich mich für ein 1,85m breites skandinavisches Boot mit Rumpf und Kajüte aus GfK. Da es eine unschöne Kajüte war, entschied ich mich das Boot komplett neu aufzubauen. Es wurde alles bis auf die Plicht entfernt, neue Spanten und das Deck einlaminiert. Die Kajüte besteht nun aus Mahagoniholz. Zum Schluss wird noch ein Teakdeck folgen. Ich hoffe, dass ich in 1-2 Jahren die ersten Törns damit machen kann. Meine Begeisterung zum Folkeboot ist allerdings geblieben. Wenn ich abends durch den Yachthafen schlendere, bleibe ich automatisch bei jedem Folkeboot stehen. Mittlerweile hatte ich meine gewerbliche Modellbautätigkeit auf den Bootsbau umgestellt. Da lag es natürlich nahe, ein Folkeboot als Modellbausatz herzustellen, das noch gut zu transportieren ist. So entschied ich mich für 1 m Bootslänge, womit man auch bei den Mini Folke Regatten teilnehmen kann. Der verklinkerte Rumpf war eine echte Herausforderung. Da ich bereits meine Flugzeuge und einige Boote im CAD konstruiert und die einzelnen Bauteile auf meiner CNC-Fräse gefertigt habe, ging die Konstruktion einigermaßen schnell voran. Der erste Spantensatz stand auch schnell auf der Werkbank, aber mit dem Strak war ich noch nicht zufrieden. So setzte ich mich mit einem Designer, den ich auf der „Refit" in Bremen kennengelernt habe, in Verbindung. Er hatte mit seinem professionellen Rumpf-Design-Programm ganz andere Möglichkeiten. So bekam ich von ihm einen super gestrakten Spantenriss und konnte mit ruhigem Gewissen den Spantenaufbau zeichnen. Um mich nun besser auf die Bedürfnisse der Modellbauer einstellen zu können, endschied ich mich, den Bausatz in verschiedenen Baustufen anzubieten. So kann man z.B. den Spantensatz nutzen, um ein Karacell beplanktes IF Folkeboot zu bauen. Oder man benutzt eine andere Holzart für die Verklinkerung. Man kann den Rumpf natürlich auch in Weiß lackieren und baut ein modernes Folke. Das Modell sollte, so wie bereits in anderen von mir konstruierten Rümpfen, ein Stecksystem bekommen und mit dem Kiel nach oben aufgebaut werden. Durch die CNC gefrästen Spanten mit dem Stecksystem und der Helling ist das Spantengerüst in wenigen Minuten zusammengesteckt und verklebt. Die Helling besteht aus zwei Holzstreifen mit Ausfräsungen für die Spanten und wird auf ein stabiles Brett geklebt. An den Spanten wurden gleich alle Ausschnitte für Kajüte und Plicht eingezeichnet. Da die Plicht ziemlich weit zum Heck reicht, war es schwierig dort ein Ruderservo vernünftig unterzubringen. So entschied ich mich eine möglichst unsichtbare Anlenkung des Ruders zu konstruieren und das Ruder-Servo in der Kajüte unterzubringen. Dazu wurde parallel zur Ruderachse eine Messingwelle im Bootsinneren angebracht. Am oberen Ende befindet sich ein Hebel, der in die Pinne greift. Unten wird die Pinne über





einen Seilzug angelenkt. Um später noch an die Anlenkung zu gelangen, habe ich dort eine Luke angebracht. Bei einem Standmodell kann man diese natürlich weglassen. Als zweite Ausbaustufe wird die Beplankung angeboten. Bei einem Urlaub in Dänemark habe ich in den Winterlagern der Yachthäfen die Breite der Beplankung an Bug, Heck und in der Mitte vermessen. Aber irgendwie waren alle Boote etwas unterschiedlich. Es erwies sich als sehr schwierig die Daten ins CAD zu übertragen und dabei einen harmonischen und dem Original entsprechenden Plankenverlauf zu erzielen. Die Planken sind mittlerweile maßgenau gefräst. Aber wie soll der Modellbauer die genaue Position der einzelnen Planken finden? Wenn man am Kiel mit der ersten Planke anfängt, ist es durch die Überlappung der Verklinkerung sehr schwierig mit der letzten Planke passgenau am Deck zu enden. Das Problem war schnell gelöst. Ich übertrug die Position der Planken auf die Spanten 2, 8 und 14 des Modells. Hier wurden kleine Laschen eingefräst. Jetzt hat jede Planke einen Anschlag im Spant und somit ergibt sich auch die Überlappung der Planken. Der Kiel besteht aus einer GfK-Hülle, die mit Blei gefüllt wird. Die 3D-Daten des Folkebootes habe ich dazu genutzt um ein Urmodell vom Kiel zu fräsen. Dieser wurde dann abgeformt und die Kielproduktion konnte beginnen. Der Kiel wird – wie beim Original – durch zwei Bolzen am Rumpf gehalten. Nach dem Beplanken wird der Rumpf von der Helling getrennt. Nun liegt schon mal ein wunderschöner Mahagoni-Rumpf auf der Werkbank. Der Duft des edlen Holzes beflügelt einen gleich zum Weiterbauen. Aber jetzt kommt erst einmal die Technik. Die Fernsteuerung samt Segelwinde wird eingebaut. Anschließend wird das schon ausgefräste 1mm Flugzeugsperrholzdeck aufgeklebt. Nun kann jeder entscheiden, ob er ein farbiges Deck gestalten möchte, selber Teakdeck verlegt oder das schon vorgefertigte Teakdeck benutzt. Es besteht aus vier großen Segmenten, die ein GfK-Laminat als Trägermaterial haben. Die Segmente werden mit Epoxi auf dem Sperrholzdeck verklebt. Die Teakstabdeckplanken werden in eigens dafür gefrästen Formen gespannt und mit einem Laminat versehen. Die Kontur wird anschließend auf der CNC Fräse gesäumt. So ist ein Deck wie das andere nur die Teakmaserung ist bei jedem anders. Die Fugen werden von mir jetzt mit Sika gefüllt und nach dem Aushärten verschliffen. Der Kajütenbausatz aus Mahagoni ist komplett gefräst und beinhaltet auch die Messingfensterrahmen. Das komplette Dach ist abnehmbar und durch die Schiebeluke über dem Niedergang kommt man schnell an den Schalter und die Ladebuchse für den Akku. Der Mast wird auch

CNC gefräst und besteht aus Holz. Das Segel wir von der Fa. Lartsch geliefert, die auch schon viel Erfahrung mit Modellsegeln gesammelt haben. Natürlich bleibt noch einiges an Schleifarbeiten übrig. Auch die Verbindungen der Teaksegmente müssen noch mit Sika gefüllt und verschliffen werden. Der Rumpf wird mit Epoxi und Klarlack versiegelt. Am Ende wird man mit der wunderschönen Optik des Folkebootes belohnt.

Rainer Kuhlmann

In der nächsten Ausgabe berichten wir dann über den Einbau der RC-Anlage und der Segelwinde, sowie über einige Detaillösungen und wie sich das Boot im Wasser verhält.

Wer nicht warten kann nimmt gleich Kontakt auf:

Modellbautechnik
Rainer Kuhlmann
Feuerdornstr.3
D-33699 Bielefeld
Tel.: 05202-925743
Handy:0173-5126231
E-Mail: scalemodelle@aol.com
www.segelboot-modelle.de
http://www.faltboot-modelle.de

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung !

Sven-Peter Roos
Karl-Jacob-Hirsch-Weg 47
39455 Hannover
Tel. 0511-492050
E-Mail: roosfamilie@htp-tel.de
Bootseigner FG 756
Flotte Schlei

Gerd Peinemann-Zurheiden
Zedeliusstr. 31
29384 Wilhelmshaven
Tel. 04421-1819452
E-Mail: g.peinemann@web.de
Bootseigner FG 1070

Manfred Brändle
Pirschgang 6
42113 Wuppertal
Tel. 0202-2693881
E-Mail: m.braendle@versanet.de
Flotte Lübeck

Noa Philippa Meyer
Hegestr. 62
20249 Hamburg
Flotte Essen

Dagmar Schulte-Bahrenberg
Nottekampsbank 130
45259 Essen
Tel. 0201-441144 oder
0171-8160690
E-Mail: dagmarsb@gmx.de
Bootseignerin FG 888
Flotte Essen

Bernd Ranke
Johanniskirchhof 2
37073 Göttingen
Tel. 0551-8207360
E-Mail: bernd.ranke@gmx.de
Bootseigner FG 1083
Flotte Lübeck

Dierk Jurich
Deichstr. 7
21423 Winsen
Tel. 04171-2509
E-Mail: jurich.winsenluhe@freenet.de
Bootseigner FG 1033
Flotte Flensburg

Bernd Ranke und seine Andante

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

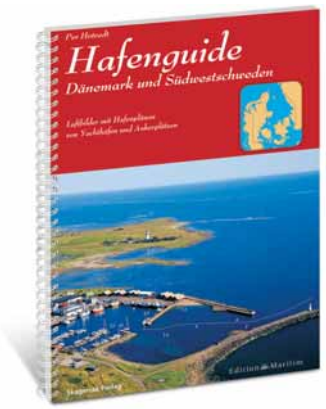
Dieses Ringbuch gehört auf Törn ins Folkeboot

Die Dänische Südsee, die ganze reizvolle Ostseeküste Dänemarks mit den tief einschneidenden Buchten inklusive Limfjord und dem weit verzweigten Inselmeer sind praktisch das Hausrevier des Nordischen Folkebootes, ebenso wie der romantische Schärengarten vor der Westküste Schwedens. Für diese Gewässer wurde unser Schiffchen dereinst erfunden, und in diesen Revieren segeln wir am häufigsten durch unsere „kostbarsten Wochen des Jahres“.

Zwar gibt es bereits den einen oder anderen Hafenführer, und gerade für die populären Ostseereviere halten mehrere Verlage erstklassige Hafenliteratur aktuell bereit. Und wir wissen doch alle: Hafenführer sind sehr beliebte, wehmütige Winterliteratur, wenn wir auf eine Abbildung gucken und sagen oder denken: „Ach guck mal, da waren wir letzten Sommer auch…“ Gerade unter diesem Aspekt faszinierend ist der soeben erschienene „Hafenguide“ von Per Hotvedt (zuerst im Skagerrak Forlag, jetzt auch in der Bielefelder Edition Maritim).

Dieser neue Hafenguide stellt 415 Yachthäfen und Ankerplätze vor, jeweils mit einer gestochen scharfen Luftaufnahme („da, die dritte Box links, da drin liegt noch heute mein Leatherman“) sowie einem Hafenplan aus den offiziellen dänischen Seekarten mit eingezeichnetem Einfahrtskurs. Die Texte und Piktogramme informieren ganz aktuell und auch vergleichsweise vollständig zu Liegeplätzen, Versorgungs- sowie Serviceeinrichtungen und geben kulturelle, historische und touristische Attraktionen des Reiseziels bekannt. Dazu kommen praktischerweise Wegpunkt, Seekarten, Internetseite, Telefonnummer und UKW-Kanal des Hafens.

Eine Einleitung beschreibt die Wetter- sowie Strömungsverhältnisse und gibt Hinweise zu Seewetterberichten und Sicherheit. Und der Inhalt ist in sechs Küstengebiets-Kapitel geordnet, von denen jedes mit einer Übersichtskarte beginnt. Schneller einen bestimmten Hafen oder Ankerplatz finden geht nicht. Zudem ein ablesefreundliches Großformat (liegt ja bei Hafeneinfahrt oft mit der Detailkarte auf dem



Plichtboden, jedenfalls bei mir) und die Ringbindung, so daß man die aktuelle der über 308 Seiten auch schön plan oben liegen lassen kann, das hat mir alles uneingeschränkt super gefallen, Dafür lasse ich jetzt manchen anderen Hafenführer zuhause... *mh*

Hafenguide
1. Auflage, 308 Seiten, 448 Farbfotos, 295 farbige Pläne, 11 Karten, Format 23,5 x 33 cm, Spiralbindung, Edition Maritim (Delius-Klasing Verlag), Bielefeld 2010, ISBN 978-3-89225-633-5

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

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

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

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

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

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

Berlin
Stefan Klabunde
Krumme Straße 61 · 10627 Berlin
Telefon 030/3 12 38 20
klabunde-s@snafu.de
Bodensee
Rainer Willibald, Tel. 07735-1240
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen,
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
Britta Rosehr
Zwinglistraße 2, · 23568 Lübeck
Telefon 01 70/9 03 72 13
b.rosehr@freenet.de
Möhnesee
Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12 · 53127 Bonn
Telefon 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.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 40/ 28056205
Alstertwiete 13, 20099 Hamburgl, hartwig@sulkiewicz.de

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

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

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. 09. 2010

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

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

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

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

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

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

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

Praxistipps

€ **14,90** [D] • **ISBN 978-3-7688-3192-5**

Kompetente und kompakte Antworten auf alle Fragen rund ums Fahrtensegeln: ideal für die Urlaubsvorbereitung und als Törnbegleiter an Bord. Detailliert werden Ausstattung, Motor und Beiboot der Fahrtenyacht erläutert, dazu die Manöver im Hafen, in der Ankerbucht und während des Törns beschrieben.

€ **14,-** [D] • **ISBN 978-3-7688-3193-2**

Ebbe und Flut übten schon immer eine große Faszination auf die Menschen aus. Aber wie kommt es zum regelmäßigen Steigen und Fallen des Wassers? Dieses Buch erläutert die Zusammenhänge.

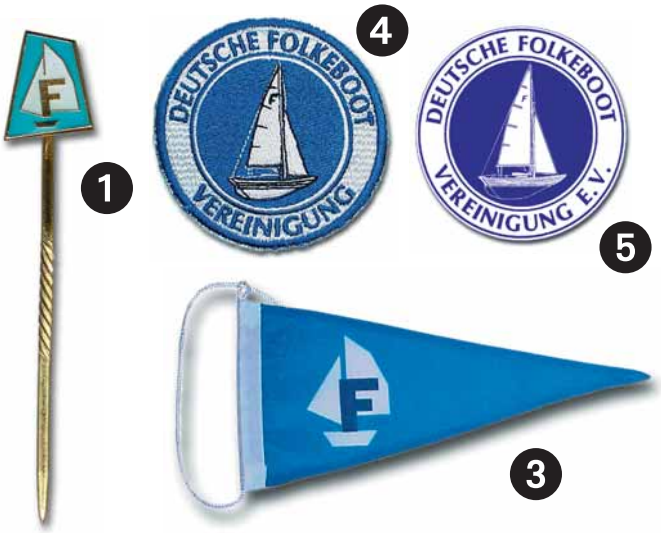
DELIUS KLASING

InfoLine 0521/55 99 11 · www.delius-klasing.de

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

Deutsche Post
PRESSEPOST

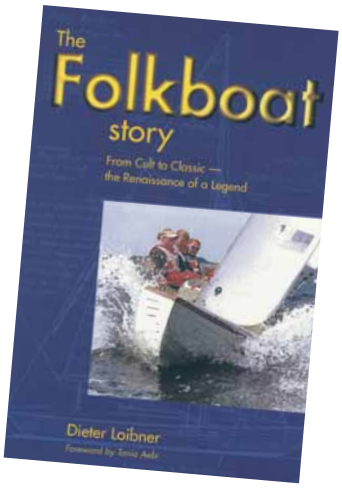
Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



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

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

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