7,50 €

Nummer 2/2011
2. Quartal

69 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

Trudelmaus 2011

Bestentraining

Raus ins Blaue

UFFA FOX

CHALLENGE 2011

INVITATION TO THE ARCHIPELAGO CHALLENGE

Uffa Fox just experienced small parts of the Baltic archipelagos during his Scandinavian adventure in 1930. After racing in Sandhamn, he sailed 1000 nm home to Cowes. From the notes in his logbook we are convinced that Uffa would have liked to continue in the seemingly endless archipelago:

'Fascinating islands all around, some eight miles long, others simply rocks 3 ft across, with all sizes between, some covered with grass and firs, others bare rock and trees, some rock and grass and some bare rock, but all with character, some inviting and others forbidding, as were the low rocky ones with the waves sweeping clean over them.' "

Last year Luke Yeats, Jack Gifford and Will Shephard sailed the 15 sq m Vixen 1000 nm from Cowes to Trosa in 12 days and 5 hours, a remarkable achievement. Uffa sailed a bit further in the 22 sq m Vigilant, but it took him 15 days.

This year it is time for you to test your archipelago navigation and sailing skills in a new Uffa Fox Challenge. SCYT challenges small yachts to a race from Trosa, Sweden, via Åland to Helsinki, Finland. The race is divided in seven sections and the length is 300 nm. It is monitored by SK95 La Morena with Nils Forsfält and Karl Petersson as race mangers. Some legs are based on all night sailing and our race managers will put your skills to a serious test. An environmental mission where crews take water and visibility tests and collect sea weed samples is part of the challenge.

The race is open for all wooden yachts with a sail area not exceeding 25 sq m, i.e. dragons, folkboats, skerry cruisers (15,22) , mälarboats 15,22 and 25, 5mR and Finnish Hajboats.

The race starts in Trosa, July 24 and finishes in Helsinki, August 5. We promise an exceptional welcome in Helsinki with classic yachts from many countries present. Please, let us know immediately if you are interested. For more information check www.sailtrust.org or contact:

SCYT

Scandinavian Classic Yacht Trust, Hällsnäs, Skräddarudden ,SE 619 92 TROSA, Sweden.
E-mail: ahoy@sailtrust.org, phone 0046 70 632 6624

AUSSCHREIBUNG FOLKEREISE - 2011

HAMBURG WIE IMMER EIN HAMMER

LIEBE FOLKEBOOTFREUNDE,

DIE JHV DER DEUTSCHEN FOLKEBOOT VEREINIGUNG FINDET WIEDER EINMAL IN HAMBURG STATT. DENEN DIE DABEIWAREN SIND DIE ERLEBNISREICHEN FAHRTEN IN DIE HANSESTADT NOCH IN GUTER ERINNERUNG. DAS SOLL SICH AUCH NICHT ÄNDERN!!

ES GIBT WIEDER WAS ZU ERLEBEN!!!
WIR VERTRAUEN UNS WIEDER VOLKER UND SEINEM KOMFORTBUS AN. IN HAMBURG ÜBERNACHTEN WIR IM ZENTRALEN FIRST CLASS LINDNER HOTEL AM MICHEL.
ABENDS ERLEBEN WIR DANN EINE ROTLICHTOUR AUF ST. PAULI MIT ANSCHLIESSENDEM DREIGANG-MENUE.
ESSEN UND BEISAMMENSEIN IM MUSEUMSHAFEN AUF EINEM ALTEN HADAG-FÄHRDAMPFER.
FAHRT IN DIE SPEICHERSTADT IM HAMBURGER HAFEN, MIT MÖGLICHKEIT ZUM BESUCH DES "MINIATUR WUNDERLAND". (GRÖSSTE MODELLEISENBAHN DER WELT).
AUF DER RÜCKFAHRT GRÜNKOHLESSEN IM BEWÄHRTEN MUSEUMSHOF "RAUCHHAUS MÖLLIN".

REISEVERLAUF IM PREIS ENTHALTEN

1.TAG: BUSFAHRT BERLIN - HAMBURG, NACHMITTAG ZUR FREIEN VERFÜGUNG, HAMBURG ERKUNDEN AUF EIGENE FAUST.
ABENDS: ROTLICHTTOUR AUF ST. PAULI MIT ANSCHLIESSENDEM 3-GANGMENUE.
ÜBERNACHTUNG IM L!NDNER HOTEL****.

2. TAG: FRÜHSTÜCK IM HOTEL.
JHV DER DFV FÜR MITGLIEDER.
FÜR NICHTMITGLIEDER IST DER VORMITTAG ZUR FREIEN VERFÜGUNG.
NACHMITTAGS ESSEN (NICHT IM PREIS ENTHALTEN) UND BEISAMMENSEIN IM MUSEUMSHAFEN AUF DEM FÄHRDAMPFER.
ÜBERNACHTUNG IM L!NDNER HOTEL****

3. TAG: FRÜHSTÜCK IM HOTEL.
BESUCH DER SPEICHERSTADT. (BESUCH DES MINIATUR WUNDERLAND IST NICHT ENTHALTEN). RÜCKFAHRT NACH BERLIN, GRÜNKOHLESSEN IM MUSEUMSHOF MÖLLIN

TERMIN: FREITAG 18.11. BIS SONNTAG 20.11.2011

KOSTENBEITRAG PRO PERSON:

AB 42 PERS. 270,- €

37 P: 280,- €, 32 P. 290,- €,
27 P. 325 ,- €,
EINZELZIMMERZUSCHLAG: 70,- €

STORNIERUNGSGEBÜHR WENN KEIN ERSATZ GESTELLT WIRD :
BIS 31.08.2011 =100,- €,
AB 01.09. 50 %, AB 01.10.2011,100 % DES REISEPREISES.

MELDUNGEN AN :
MARLENE STURM
SCHARFE LANKE 79A , 13595 BERLIN ,
TEL: 362 47 62
FAX: 362 60 50 ,
E-MAIL: marlene.sturm@arcor.de

DIE DURCHFÜHRUNG ERFOLGT OHNE JEGLICHE HAFTUNG DES AUSRICHTERS! ÄNDERUNGEN UND EVENTUELLE TEUERUNGSZUSCHLÄGE VORBEHALTEN!

WIE IMMER SIND TEILNEHMER AUS ANDEREN FLOTTEN, FREUNDE U. GÄSTE HERZLICH WILLKOMMEN.

HERZLICHE FOLKEBOOTGRÜSSE

Marlene u. KPM

Zwei Folkeboote zu verkaufen

G 335

Th.LIND-Bau Bau Nr. 546 / BJ 1969

sehr guter Zustand, wenig gesegelt, eine Regatta-Teilnahme GOLD-Pokal 2008, gutes Mittelfeld (als USA 121), Raudaschl -Segel, Spinnaker 36 qm(Faber+Münker), Gennaker, HONDA 5 PS/4Takt, neuwertige Polster mit Mittelteil mittschiffs (5 Pers.), Enders Gasherd u.a.m. Preis: 14 500,-€
Tel: 0172-4502314 · email: ul-schr@web.de

G 567

bildschönes Tourenboot, sehr gepflegt in erstklassigem Zustand mit optimaler Ausrüstung.
Gebaut 1985 von Werft Dietrich in Eckernförde. Rumpf aus GFK (LM), weiß mit blauem Wasserpaß. Deck aus Burmateak komplett neu von Bootswerft Jensen in 2004 verlegt. Unterwasserschiff neu in 2008 (Osmoseprophylaxe) International Gelshield, 6 Anstriche. Neue Segel in 2009 von Haase, Lübeck. Goßsegel auf Mastprofil abgestimmt, durchgelattet, mit kugelgelagerten Harkenrutschern versehen und einem Reff. Rollreffeinrichtung für Vorsegel von Bartels; unter Deck montiert – komfortabel und sicher. Elektrik von Mobitronic (IUuU-Lader mit zusätzlicher 220 V Dose) Landstromanschluß und Philippi-Stromkreisverteiler mit Sicherungsautomaten für alle Verbraucher. Zugelassene Beleuchtung von Peters & Bey. Radio mit CD und separaten Lautsprechern an den Kojen sowie Leselampen „Cabin". Außenborder von Mercury (6 PS, 4-takt) mit separatem Stahltank 14 L mit V-Anzeige, Zubehör: Anker 7.5 kg mit 6 m Kettenvorlauf und 40 m Ankerleine, Baumpersenning mit zwei Türen und drei Fenstern (neu in 2000), Fender u. Festmacher. Liegeplatz in Wedel/Elbe – segelklar!
VB 24.250,- €
Detlef Koch, Tel.: 04122-52514, E-Mail: kochdk@t-online.de

FOLKEBOOT FOREVER
Bootswerft Schleswig GmbH | Auf der Freiheit | D-24837 Schleswig
WWW.FOLKEBOOT-FOREVER.DE

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Die schönen Segelerlebnisse mit dem Folkeboot, sei es bei Tagestörns, beim Regatta- oder Fahrtensegeln, sollten uns nicht vergessen lassen, dass die Bemühungen zur Attraktivitätssicherung des Folkes und die Nachwuchsförderung von Jugendlichen und Erwachsenen eine Daueraufgabe sein müssen. Denn allerorts ist festzustellen, dass viele Segelvereine Nachwuchssorgen haben, dass es aufgrund des demographischen Wandels immer schwieriger wird, genügend junge Menschen für den Segelsport zu begeistern. Und wenn Jungsegler bereit sind, sich für den Segelsport zu begeistern, ist es noch lange nicht selbstverständlich, dass sie sich für das Folkeboot entscheiden.

Nicht wenige Vereine verfügen über Vereinsfolkes, die aber nicht immer von jungen Seglern benutzt werden. Deshalb möchte ich hier zwei Vorschläge unterbreiten, die in jedem Verein von Folkeseglern umgesetzt werden können:

Während des Opti-Trainings werden die Eltern von Folkebooteignern in einem Club zu einem Probetörn mit einem Folke eingeladen. Ziel ist, den Erwachsenen die vielen Vorzüge des Folkebootes beim Segeln näher zu bringen. Bei Interesse können dann in der Folgewoche weitere Erwachsene von einem zweiten Folkeeigner eingeladen werden. Bei einem eventuellen Anschaffungsinteresse wird man(frau) sich sicher gerne an das Folkeboot erinnern...

Oft fehlt in Jugendabteilungen ein erfahrender Jungsegler, der den anderen Jugendlichen das oft vorhandene Schulboot näherbringen kann. Hier kann ein erfahrener Folkebootsegler einspringen und anbieten, mit den Jugendlichen Tagestörns oder Trimmregatten zu gestalten. Dabei werden zwei Ziele angestrebt: Die Jugendlichen werden auch im Folke ausgebildet, das Schiff wird sicher geführt und die Jugendlichen müssen nicht ad-hoc die volle

Verantwortung tragen. Außerdem kann man (frau) sich eventuell Nachwuchs für das Regattasegeln generieren...

Wer hat noch mehr derartige Ideen, die wir Folkesegler umsetzen können? Entscheidend ist, dass jeder von uns einen Beitrag leisten kann: offen auf die Jugendabteilung zugehen, Angebote machen, sich einbringen. Und vielleicht nach Ablauf der Saison einen Erfahrungsbericht in der FN schreiben? Das wäre die Krönung ...

Mit Freude darf ich berichten, dass Werften wieder Folke-Neubauten verkaufen und dass eine auf Folkeboote spezialisierte Werft an der Schlei gegründet wurde. Das sind positive Zeichen, die unsere Flotten stärken bzw. Reparaturen und Refits besser ermöglichen.

Die Regattasaison 2011 ist angelaufen, aber vielfach mit geringeren Meldezahlen als im Vorjahr. Wenn sich dieser Trend fortsetzt, müssen wir die Zahl und zeitliche Verteilung von Ranglistenregatten überdenken. Das wird eine unserer zukünftigen Aufgaben sein. Qualifizierte Vorschläge sind immer willkommen.

Bleibt gesund. Ich wünsche Euch einen guten Abschluss der Segelsaison 2011.

Johannes Thaysen

Pokalregatten der Nordischen Folkeboote Dritte Schleswig-Holsteinische Meisterschaft

von Fiete Mahrt

Am 14./15. Mai begann die Saison der Schleswig-Holsteinischen Folkebootsegler mit den Pokalregatten vor Glücksburg. 26 Teilnehmer gingen an den Start, gesegelt wurden fünf Wettfahrten. Bei der Anreise wurden wir freundlich von Robert Winkler, Werder Erdbrink und Michael Wartenberg (F GER 852) in Empfang genommen; sie packten sofort mit an beim Abslippen und man wies uns optimale Liegeplätze zu. Am Samstag segelten wir drei Wettfahrten und das Wetter zeigte sich typisch „schleswig-holsteinisch“, nämlich mit Sonne, Regen, Starkwind, drehenden Winden und letztlich auch schwachem Wind. Diese Verhältnisse machten der Wettfahrtleitung zwar viel Arbeit, aber sie erwiesen sich mit Wettfahrtleiter Hajo Andresen „kampferprobt“ und begleiteten die Boote souverän durch alle Wettfahrten. Im Anschluss an die Regatten floss von der Flensburger Flotte spendiertes Stegbier, die Grundlage dafür wurde nachträglich im Clubhaus mit äußerst schmackhaften Pasta-Variationen vom Buffet gelegt. Am Sonntag wurden dann zwei Wettfahrten durchgeführt mit anschließender Preisverteilung. F GER 466 mit der Crew Walter Furthmann, Hans Christian Mrowka und Paul Girolstein konnte diese Pokalregatta sowie die 3. Schleswig-Holsteinische Meisterschaft mit nur sieben Punkten für sich gewinnen, gefolgt von F GER 564 mit Sönke Durst, Karsten Bredt und Christoph Heinrich und F GER 656 mit Fritz Schaarschmidt, Björge Dehn und Martin Lewin. Platz vier ging an F GER 911 mit Joachim Bleifuß, Klaus Kahl und Frank Scherer, Platz fünf an F GER 896 mit Friedrich Mahrt, René Bastian und Werner Buch. Bestes Flensburger Boot wurde F GER 839 mit Jörn Petry, Ralf Schnoor und Oliver Assmussen auf Platz 12. Zufrieden machten sich die Segler auf den Heimweg, entweder per Boot oder über Land. Wir können dem FSC eine wirklich gelungene Veranstaltung bescheinigen und wir freuen uns bereits jetzt auf die Deutsche Meisterschaft 2012.

Fahrtensegeln mit dem Folkeboot, Teil 2

von Heiner Schmidt

Der Autor ist langjähriger (Folkeboot)segler und Eigner von TERZ F GER 938 (Baujahr 2002 Folkebadcentralen). Er ist Mitglied des MSC und gehört der Flotte Hamburg an. In einer dreiteiligen Serie stellen die FolkeNews seine Überlegungen zum Boot im allgemeinen und seine Lösungen für Einhandsegler im besonderen vor. Wir freuen uns über Leserbriefe und (weiter führende) Kommentare!

Die Kajüteinrichtung für das Einhandsegeln

Allein an Bord, möchte man in der Kajüte aufrecht sitzend zu möglichst vielen Gegenständen direkten Zugriff haben. Eine mittschiffs aufgelegte Teakholzgräting bietet dieses bei maximaler Kopffreiheit. In Fahrtrichtng darauf sitzend, erreicht man die vorderen Ablagen und Staukästen, in der Gegenrichtung sitzend die achterlichen und die Pantry. Unter den Bodenbrettern liegt achtern griffbereit der 10-Liter-Trinkwasserkanister, nach vorn hin gefolgt von zwei 12 V/ 30 Ah Batterien und den elektrischen Schaltern, und einem Schmutzwasser-Kanister. Für Getränkeflaschen bleibt noch genügend Platz.

Kochen, essen und Geschirr spülen sind ebenfalls ohne Probleme von dieser Position aus möglich. Als Arbeitsfläche dient ein auf die Oberschenkel gelegter Staukastendeckel, in Kombination mit der Pantry-Einrichtung. Der ist auch zum Essen benutzbar. Als weiteres Hilfsmittel mit direktem Zugriff dient ein trapezförmig geschnittenes, mit Leisten verstärktes Sperrholzbrett, 6 mm stark, das hinter dem Mast auf die Schlingerleisten gelegt wird und als Ablage dient. Auch der Raum darunter dient als Stauraum. Die meisten Bordinstrumente sind an die Schlingerleisten der Ablage verschiebbar angeklemmt. Backbords ist unter die Ablage auf ganzer Länge ein Tuch gehängt, zur Aufnahme kleiner Textilien. Steuerbords ist die Schlafkoje. Die Sitzgräting ist auch zum Lesen und Schreiben gut geeignet. Bei offenem Schiebeluk und geschlossenem Kajüteingang reicht das Tageslicht. Bei Regen wird die Öffnung mit Klarsichtfolie abgedeckt. Mit einem Bändsel an jeder Ecke wird diese angebunden und dient als „Oberlicht“.

Ein Hafenmanöver

Die backbordseitige Position des Motors, das breite Heck und die nicht vorhandene Seereling erlauben ein sicheres und leichtes „Einhand-Einleinen-Anlegemanöver“ zum Festmachen an Ponton oder Pfahl gegen den Wind. Man fährt rückwärts an den Ponton. Der ablandige Wind hält das Boot im Wind. Die Achterleine führt man durch die Hahnepot nach achtern und betritt mit der Leine in der Hand mit einem Schritt den Ponton. Die Schrittlänge ist kleiner als 1m, das Achterstag bietet Halt. Auf Slip belegt, führt man die Leine über die Steuerbord-Fockwinsch zur Heckklampe zurück und belegt sie dort. Mit Vorwärtsfahrt und reichlich Gas dreht das Boot gegen den Wind langsam nach Steuerbord, bis es längsseitig am Ponton liegt, und bleibt dort, solange der Motor läuft. Zum Anbringen der Vorleine hat man dann „alle Zeit der Welt“. Das Anlegen an einen Pfahl erfolgt sinngemäß.

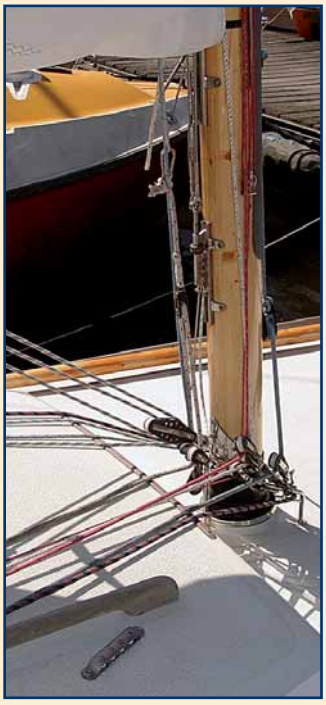
Ankern

Ein Bügelanker (9kg) samt Leine passt gut in die Steuerbord-Backskiste. Mit der geringen Ausladung des Flunkens vermeidet man Kratzer an der Bordwand. Dieser Anker lässt sich bequem transportieren und ablegen. Die Ankerleine wird vorn belegt. Vom Cockpit aus kann der Anker in Wasser gleiten, das Bergen und Reinigen findet auf dem Vorschiff statt. Ein Kettenvorläufer ist für kurzzeitiges Ankern bei ruhigem Wetter entbehrlich. In einen 10-l-Plastikkanister (mit weiter Öffnung) gestopft, bildet die Leine beim Herausziehen keine Klinken. Noch platzsparender ist ein aufgespultes Gurtband.

Thema des nächsten Heftes:

FN 11-3: Erste Erfahrungen mit den Sturmsegeln, Wieviel Antrieb braucht das Folkeboot?, Wie viel Antrieb leisten Segel?, Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

(von links nach rechts) Fockfernsteuerung, Rutscherkonstruktion, Leinenführung am Mast, Baumstützverriegelung



(von oben links im Uhrzeigersinn) Ganghebelverlängerung, Außenborderlift, Fockschot-Klemme, Terz am Steg, Sitzplanke, Pinnenarretierung

Liebe auf den ersten Blick

von Frank Schüssler

Wer ist schon so romantisch und glaubt noch an die Liebe auf den ersten Blick? Niemand ... aber diese Geschichte spielte sich real zwischen November 2010 und dem 25.03.2011 ab.

Eigentlich begann alles schon im Sommer 1981, als ich den aus einem Bausatz entstandenen Fireball des PBYC kaufte und einige Jahre später mit der Vereinsjugend zum Dümmer See fuhr. Dort stand ich mit großen Augen vor der Fricke & Danhus Werft und beguckte mir die P-Jollenkreuzer.

1991 nahm ich an Bord der FRITIDEN von Edgar Kriegl an der letzten Etappe des Cutty Sark Tall Ships Races von Aberdeen (Schottland) nach Delfzijl (NL) teil und konnte im folgenden Jahr sogar auf vier verschiedenen Yachten das komplette Rennen durch die Ostsee mitsegeln. An meinem 27. Geburtstag legte ich die theoretische BR-Scheinprüfung ab und im Herbst 1993 dann auf dem Bodensee auch die Praxis. Aber der „Dream“ von der eigenen Holzyacht schien unerfüllbar.

2007 trat ich dann dem Heilbronner Segel Sport Club (HeiSC) bei und kaufte für 100 Euro ein laserähnliches Schiff – wieder keine Holzyacht. In der Ausgabe 10/2010 der „Segeln“ fand ich sie dann in dem zweiteiligen Bericht „Die Küste bleibt an Steuerbord“: Folkeboot – nie gehört, aber irgendwie interessant und genau das Boot meiner Träume.

Dann kam der 22.01.2010 und damit das erste Aufeinandertreffen von mir und einem Folkeboot. Auf der „Boot“ sah ich am Stand der Klassenvereinigung das erste mal ein Traumschiff. Ein weißer Kunststoffrumpf mit viel Holz und endlich einer für mich (198 cm lang) passenden Koje. Es war Liebe auf den ersten Blick. Ich trat der Klassenvereinigung bei, lernte den 1. Vorsitzenden Johannes Thayssen und den Bodensee-Flottenkapitän Rainer Willibald kennen. Auf der Homepage sah ich dann im Marktplatz DAS Schiff: 4 Jahre alt, aus Mahagoni, gebaut in der Begré-Werft in Altnau/Schweiz. Einige Tage später erhielt ich von Roland (Begré) die Einladung zum Kennenlernen und zur Bootsbesichtigung am Bodensee. Am 5. Februar schrieb ich in meinen Kalender: „In Begré-Folkeboot SUI 44-BEVERIN „verliebt“. Ich bat zwar um einen Tag Bedenkzeit, aber eigentlich war die Entscheidung schon gefallen – Liebe auf den ersten Blick.

Drei Wochen später legte ich in Stuttgart-Vaihingen die Prüfung zum Bodenseeschifferpatent ab, nahm am gleichen Abend am Folkebootstammtisch in KN-Staad teil und unterschrieb am nächsten Tag den Kaufvertrag der BEVERIN - die nun A DREAM BECAME TRUE heißen sollte. „Ist zu lang für die Listen und passt nicht auf den Rumpf“, sagte mir Roland – also heißt mein wirklichkeitgewordener Traum nun einfach DREAM.

Tagebucheintrag vom 25.03: „Touch down - DREAM kommt in Altnau/SUI in den Bodensee“. Am folgenden Tag überführten Roland, sein Sohn und ich das Schiff in seinen neuen Heimathafen Horn, wo ich für 2011 einen Gastliegeplatz bekam. Mit Hilfe von Rainer Willibald kam der Kontakt zu Michael Zeiser und Jörg Enssle zu Stande, mit denen ich in diesem Jahr einige Regatten auf dem Bodensee segeln und dabei hoffentlich das sichere Handeln und schnelle Segeln eines 2 Tonnen schweren (mein laserähnliches Schiff wiegt nur gut 3% davon) Folkebootes erlernen werde.

Jetzt habe ich ein einhandtaugliches Schiff,welches bei Regatten von einer 3er-Crew gesegelt wird, 4 Schlafplätze besitzt und für 6

Personen zugelassen ist. Es wird auf Binnenseen, der Ostsee und auch bei Atlantiküberquerungen gesegelt und die tollste Regatta findet alle 2 Jahre unter der Golden Gate Bridge in San Francisco statt. Bei dem Überführungstörn erreichten wir schon die Rumpfgeschwindigkeit und an meinem ersten richtigen Segelwochenende Anfang April bekam ich meine Vogel/Meier-Regattafock und habe mit dem Breezer auch mein 3. Vorsegel nutzen können – also den kompletten Segelsatz genutzt. Das von einer Freundin geschossene Foto, wie ich das Heck des Schiffes bei unserem ersten Treffen streichele, hängt jetzt in der Kajüte.

Meine DREAM wartet jetzt auf viele Einsätze bei Regatten, jede Menge Segelwochenenden und viel Spaß mit Freunden und Segelkameraden – egal ob Folkeboot oder moderne Kunststoffrennziege. „Mast- und Schotbruch!“

P.S. Liebe auf den ersten Blick – es gibt sie doch!

Sie sind überall ...

von Stefan Goes

Der Osterurlaub stand an – bloß wohin? Nach der Devise „Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah!“ landeten meine charmante Gattin und ich in Wasserburg am Bodensee. Sehr zu empfehlen übrigens, insbesondere die Terrasse in Verbindung mit der Spezial-Weinkarte des Hotel Lipprandt.

Aber das ist eine andere Geschichte, denn was sahen meine müden Äuglein eines (gefühlten?) Morgens in den lieblichen Hafen einlaufen? Ein Folkeboot! Das musste ich mir näher ansehen! Doch bevor meine noch schweren Beine mich an die Kaimauer getragen hatten, war das gute Stück schon zugedeckt und der Eigner auf und davon.

Etwas Recherche und zwei Telefonate lieferten mir dann doch noch diese Fotostrecke (Zeit für viel Schnacken war leider nicht, man wollte los – oder vielleicht sind die da unten noch schüchterner als die Norddeutschen? (-;):

Flaute und zu wenig Wasser - Bodensee Ostern 2011 (ganz oben) Das Versetzboot (NEIN, nicht das hintere... (links) Mauer fest, Steg höhenverstellbar - so geht das auch (links oben) Segelstimmung und regionaltypische Shorts: Sabine Voss und Bernd Miller (oben) Die Winterflagge der Klassenvereinigung (außen)

Ein Privileg der höchstgelegenen Flotte Deutschlands ist es, im Winter von den Schiffsplanken auf die Ski-Bretter umzusteigen, zwar in der Zwischenzeit schon längst keine „Bretteln“ mehr, aber mit den Schiffsplanken ist es ja ähnlich! Wolfgang und Trixi Eble und Familie veranstalten und organisieren jetzt seit 20 Jahren dieses Meeting; obwohl wir, die Verfasserin dieses Artikels und Rainer (Obmann der Flotte) keine Skifahrer sind, durften wir dieses Event natürlich nicht versäumen. Also:

Anreise am Freitag bei herrlichem Sonnenschein mit Aussicht auf ein paar Tage Traumwetter in den Bergen !!!? Am Abend wie immer Empfang in der Küche der Berghütte, mit einem kleinen Apero und anschließendes gemütliches Essen und Plaudern. Olaf Jahnke überrascht die Segler mit einem „coolen Erinnerungs-T-Shirt“. Rainer bedankt sich im Namen der skifahrenden Segler bei Trixi und Wolfgang und der ganzen Familie für ihr Engagement über die vergangenen Jahre, natürlich wie soll es anders sein, mit einem Gutschein für eine Schifffahrt auf dem historischen Raddampfer „Hohentwiel“.

Samstagmorgen: „Juhu es schneit“, denke ich, Glück für die Skifahrer. Aber beim Frühstück kommt keine große Begeisterung auf, denn der Schnee hat auch Nebel und nasskaltes Wetter mitgebracht, also doch kein Traum-Skiwetter? Es wird also auch nichts mit Apres-Ski, in der Sonne liegen und einen Jagertee trinken. Schade!! Rainer und ich planen einen Ausflug nach Feldkirch, Martina und Yvonne schließen sich uns an. Museum ist gerade richtig bei dem „Sauwetter“, denn im Tal geht der Schnee in Regen über. Wir besichtigen die Schattenburg, die im 13. Jahrhundert erbaut wurde

Cool auf dem See und im Schnee

20 Jahre Ski- und Rodelmeeting der Folkeboot-Flotte Bodensee in Laterns/Austria, von Flotte Bodensee

und ursprünglich dem Grafen von Montfort-Feldkirch als Wohnsitz diente. Wir amüsieren uns köstlich und die Museumsaufsicht meint, dass wir eine lustige Truppe seien und will mehr von der Folkebootflotte wissen.

Am Spätnachmittag zurück auf dem Berg. Küchenhelfer werden dringend gesucht für das opulente Jubiläumsabendessen. Unter Anleitung eines 1-Haubenkochs sollen Mathias und ich die Grießklößchen für die Suppe formen. Mathias kann es schon perfekt, nur ich muss noch etwas üben. Die gemeinsame Küchenarbeit macht mächtig Spaß und es bleibt auch noch Zeit für ein Bierchen und ein Plausch zwischendurch. Es entsteht ein perfektes Jubiläumsmenü. Den Abschluss bildet eine Vorführung, fast wie auf dem Traumschiff, denn das Dessert wird mit dem Einzug der Stamm-Mannschaft und Wunderkerzen serviert. Mmmh war das gut!!!!!!!! Schweinebraten und Knödel mit Blaukraut „Fastenzeit ade“ (Originalton von Josefine), dann noch ein „Fussel“ hinterher, „göttlich“. Zur Entschuldigung sei gesagt, es waren doch noch einige beim Skifahren und Wandern, also die Kalorien wurden wieder abgebaut. Den Höhepunkt bildete eine Rückschau in Bildern über 20 Jahre Skimeeting, zusammengestellt von Kerstin, der Tochter der Familie Eble. Gemütlicher Ausklang und Austausch über vergangene und geplante Segeltörns.

Am Sonntag werden wir dann wirklich zum Jubiläum mit einem Traumtag belohnt. Strahlender Sonnenschein und eine Wahnsinnssicht auf die Berge. Das Frühstück dauert nicht lange, denn der Berg ruft und ob Skifahrer oder Wanderer, es wird ein krönender Abschluss.

Danke Trixi und Wolfgang und Auf Wiedersehen im nächsten Jahr!

Ob ich jemals lerne die Lanze zu lieben? Aber Rosie rennt!

von Martina Klemmt

Tegeler Kanne - Wasser, Wind und Sonne; ein Boot, Großsegel und Fock, Ausbaumer und eine übersichtliche Anzahl von Streckern; Segeln können wir, das wäre doch gelacht, wenn wir das nicht hinkriegen würden – also rauf auf „Rosie“ und losgesegelt.

Lang ist er schon, wie er da so an Deck liegt, der ungewohnte Ausbaumer. Am Ende habe ich bestimmt 33 Methoden probiert das Ding einsatzbereit zu bekommen. Auch der Blick auf die anderen Schiffe hat nicht wirklich geholfen. Schiften geht, aber an der Luvtonne? Ob ich jemals lerne die Lanze zu lieben? Aber „Rosie“ rennt!

Unsere erste Folkeboot-Regatta und schon dürfen wir diesen Bericht schreiben. Dabei habe ich doch vom Regatta-Geschehen fast gar nichts mitbekommen. 15 Folkeboote waren am Start und vorne immer zwei blaue und ein weißes. Vier Wettfahrten mit einem Streicher sind wir gesegelt. Ergebnisse siehe Liste.

Wir haben uns bei der SVT immer wohl gefühlt und kommen gerne wieder. Danke an alle dort, die uns das Slippen, Segeln und den Grillabend ermöglicht haben. Man mag zum Tegeler See und seinen Windverhältnissen stehen, wie man will, aber zum Auftakt eine oder besser zwei Regatten dort und Schiff und Crew sind fit für die Saison. Wo sonst ist man schon gezwungen so viele Manöver in kürzester Zeit zu fahren?

Drei Sätze noch zu uns: Andreas und ich segeln seit mehr als dreißig Jahren zusammen Regatten. Wir sind als Kaufmann bzw. Rechtsanwältin und Notarin voll berufstätig. Wir Segeln aus Spaß an der Freude und den haben wir auch an diesem Wochenende gehabt.

Andreas Haubold, Martina Klemmt, Erik Schneider
„Rosie“ F-GER 1090

Yacht-und Bootswerft Helmut Dick jetzt am NOK

Von Heikendorf an den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) hat Helmut Dick seine Yacht- und Bootswerft verlegt. Auf insgesamt 12.500 qm sind neue Lager- und Reparaturhallen sowie Freilagerflächen entstanden. Ein Anlegesteg von 50 m Länge wird zum Winter 2011/2012 fertig.

Unmittelbar vor der Kieler Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals wurden zwei videoüberwachte Lagerhallen, eine neue Reparaturhalle sowie befestigte Außenstellplätze für insgesamt über 250 Segel- und Motoryachten errichtet.

Mit einer Spannweite von 42 m und einer Hallenhöhe von 12 m können Yachten und Boote fast aller Größe gelagert werden. Der Umzug wurde laut Inhaber Helmut Dick nötig, weil auf der Heikendorfer Fläche kein Wachstum möglich gewesen sei.

Yacht- und Bootswerft Helmut Dick
Schleusenstraße 30
24106 Kiel
Tel.: 0431-33 02 99, Fax: 0431-33 18 89
info@yachtwerft-dick.de
www.yachtwerft-dick.de

Die Regatta heißt nicht nur so, hier gibt es einen echten geräucherten Aal.

Mit dem Folkeboot auf der Aalregatta

von Helmut Bruns

Die Aalregatta wurde erstmals 1893 unter der Begleitung der kaiserlichen Yacht „Meteor“ von Kiel nach Eckernförde gesegelt; damit ist sie eine der ältesten Seewettfahrten in Europa. Ihren Namen erhielt die Regatta durch den geräucherten Aal, den bis heute die Teilnehmer nach der Zieldurchfahrt in Eckernförde als Trophäe erhalten. Organisiert wird die Regatta durch den Segelclub Eckernförde und den Schilkseer Yachtclub mit in diesem Jahr 104 teilnehmenden Yachten. Begleitet wird die Veranstaltung durch ein aufwendiges Landprogramm auf der Hafenzeile in Eckernförde.

Am Pfingstsonnabend waren zwischen Kiel und Eckernförde 26 bzw. 32 sm und am Pfingstsonntag zwei Kurzwettfahrten auf der Eckernförder Bucht zu bewältigen. Das insgesamt ansprechende Programm, begrenzt auf zwei Tage - sodass noch ein Tag an dem langen Wochenende für die Familie zur Verfügung steht - war für uns der Grund nicht die zeitgleich stattfindende Trudelmaus vor Laboe, sondern die Aalregatta zu segeln.

Der Vorwindstart in Kiel vor dem Düsternbroker Yachthafen erfolgte bei frischem Westwind, zunächst die Yardstickklassen mit und ohne Spinnacker und anschließend die ORC-Club bzw. ORC-International (Offshore Racing Congress, ein vom Weltseglerverband der Hochseesegler Vermessungs-und Handicapsystem für den gehobenen Level des Seesegelns). Nach dem Start kurz vor der Enge in der Kieler Bucht im Bereich des Leuchtturms Friedrichsort erreichte uns der zweite Start mit den ORC-Klassen. Dort ereigneten sich für uns zwei unangenehme Vorfälle.

Zum einen wurden wir als Leeboot durch in Luv gleich auf fahrende Yachten abgedrängt, die auch durch laute Zurufe und Proteste unsererseits gar nicht reagierten, sondern einfach stoisch ihren gewählten Kurs beibehielten, zum anderen behinderte uns der Großsegler „Thor Heyerdahl“, der nicht Teilnehmer der Regatta war, sondern mit Sehleuten beladen war, indem er kurz vor den Markierungstonnen in Friedrichsort das Regattafeld passierte. Wir hätten in der für uns sehr kritischen Situation mehr nachdrücklichen Einsatz von der anwesenden Regattajury und Wasserschutzpolizei gewünscht und wir sind heute noch froh und dankbar, dass unser Boot keinen Schaden genommen hat. Nach Friedrichsort hatten wir bis zum Ziel freien Wind, denn das Regattafeld fiel stark auseinander. Die schnellste und die langsamste Yacht fuhren die Strecke mit einem Zeitunterschied von 2 Stunden und 45 Minuten. In unserer Yardstickklasse waren sechs Boote, wobei die beiden Nordischen Folkeboote den ersten Platz (Lotte FG 804 mit Rainer Rehbehn) und wir (Waupee FG 870) den zweiten Platz belegten.

Nach dem Wochenende wurde in der Crew diskutiert, ob wir nächstes Jahr wieder die Aalregatta segeln wollen. Wir entschieden uns einstimmig im nächsten Jahr für die Trudelmaus, falls sie wieder zeitgleich stattfinden sollte.

lawinenstift

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

Hier erwacht Gregor Samsa als Ungeziefer. Dort säuft sich der Versager Henry Chinaski, Charles Bukowskis Alter Ego, langsam um den Verstand. Ein paar Zentimeter weiter trommelt Oskar Matzerath gegen den Zeitgeist an. Poes Rabe krächzt sein „Nevermore“ in den Raum. Und das Bildnis des Dorian Gray altert still vor sich hin. Die skurrilsten Figuren der Weltliteratur fühlen sich in Ihrem Wohnzimmer zu Hause. Weil dort eine Bibliothek von Paschen steht. So trifft große Literatur auf großartige Handwerkskunst. Mehr Infos unter **paschen.de**

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

Paschen

Trudelmaus 2011

die Crew der Bris op

Irgendetwas mach' ich falsch! Letztes Jahr hatte ich mir vorgenommen keine fünften Plätze mehr zu segeln! Ich wollte nicht immer über die Folkeboot-Regatten berichten müssen. Zur Trudelmaus 2011 wurde ich Sechster und trotzdem sitze ich gerade an meinem Rechner und schreibe für die „Folke News". Mir scheint, ich muss mein Ziel noch deutlicher formulieren: „Ich möchte auch nicht mehr sechster werden, wenn ein Folkeboot einer anderen Nationalangehörigkeit in der gleichen Serie fünftes Folkeboot wird!" Und damit es ganz wasserdicht ist: „Ich möchte auch nicht siebentes Folkeboot werden, wenn die beiden Mannschaften vor mir unter anderer Flagge fahren!" Über Pfingsten wurde dieses Jahr der Trudelmaus Pokal in Laboe ersegelt. Konnte die Meldezahl doch nicht ganz mit den Erwartungen des gigantischen Vorjahresmeldestands von 53 Meldungen standhalten (2010 war die Trudelmaus Regatta die am stärksten besuchte Regatta der Folkebootszene, dieses Jahr waren 35 Crews von der Partie, darunter zehn dänische Crews), so wurde sie doch in diesem Jahr wieder fast ausnahmslos von allen noch aktiven herausragenden Folkebootseglern der letzten Jahre besucht. Mit am Start waren drei der insgesamt sieben Goldpokalgewinner der letzten zehn Jahre, Vorjahressieger Peter Brøgger; von den ehemaligen Deutschen und Dänischen Meistertitel-Trägern, Kieler Woche-Gewinnern und den schon zweit- und drittplatzierten Crews vergangener Goldpokale ganz zu schweigen. Insgesamt war es also ein Feld, das sich vor dem Teilnehmerfeld der nur anderthalb Wochen später ebenfalls auf der Kieler Förde ausgetragenen Kieler Woche nicht verstecken musste.

Das gesamte Wochenende waren Windbedingungen vorhergesagt, die den Leichtwindspezialisten das Wasser im Munde zusammen laufen ließen. Maximale Windgeschwindigkeiten von 12 bis 13 Knoten bei überwiegend sonnigem Wetter verhießen aufregende und zugleich teilweise nervenzerreißende Tage. Und so kam es auch. Konnten am ersten Tag doch noch drei Wettfahrten gesegelt werden, so waren die Winde schon am zweiten Tag so inkonstant und schwach, dass nur eine weitere Regatta gesegelt werden konnte. Fritz Scharschmidt und Crew gewannen das erste Rennen vor der NRV/SSC-Crew der „Bris op" und der dänischen Crew um Johnny Jørgensen. Das zweite Rennen gewann Familie Kipcke und Gero Martens vor dem vierfachen Kieler Woche Gewinner und zweifachem Goldpokal-Sieger Per Jørgensen. Dritter wurde Walter Furthmann, der das darauffolgende dritte Rennen für sich entscheiden konnte. Brian Friesendahl, amtierender dänischer Meister, musste sich in diesem Lauf nur noch seinem Landsmann Per Jørgensen geschlagen geben und belegte hinter ihm den dritten Rang in diesem Lauf.

Nach dem ersten Wettfahrttag war das Treppchen also wie folgt vergeben: Mit 16 Punkten und nur einem Punkt führend vor den Plätzen zwei und drei lag Brian Friesendahl vom SSF. Ihm folgten mit gleicher Punktzahl und exakt gleichen Platzierungen die Crew der „Ylva" (wegen der besseren letzten Wettfahrt auf Platz zwei) und die junge Crew der „Rennschnecke". Der Abend wurde mit einem fulminanten Grillbuffet und der ersten Auslosung der traditionellen Tombola gekrönt.

Die Wettfahrt des zweiten Tages gewann der Goldpokalgewinner von 2006, Per Buch, und seine dänische Crew. Ihm folgte (abermals auf Platz zwei) die Crew um Per Jørgensen. Die Crew der GER 739 mit Steuermann Ulf Kipcke sicherte sich den dritten Platz des Laufes und damit die einstweilige Gesamtführung (20 Punkte). Ihm folgten die Teams der GER 964 mit 22 Punkten und der DEN 926 um Per Buch. Ein spezieller Dank sei hier nochmals dem edlen Spender des

Stegbieres Uwe Pfuhl ausgesprochen, der sich trotz BFD in der letzten Wettfahrt nicht lumpen ließ und 50 Liter Freibier an den Steg karrte. Am Abend wurde weiteres Freibier der Veranstalter genossen, die zweite Hälfte der Tombola-Verlosung vollzogen und sich sodann in geselliger Runde an den rundherum vor den Bussen aufglühenden Grillstätten gesättigt.

Früh hieß es jedoch für die Crews ins Bett zu gehen, die sich noch Ambitionen für die vorderen Plätze ausrechnen durften. Denn vorne wurde es mit der nächsten Wettfahrt und dem damit dazukommenden Streicher noch einmal verschärft spannend! Mit sechs, neun und zehn Punkten waren dann die drei führenden Crews Jørgensen, Kipcke und Kruse noch so dicht beisammen, dass für alle noch alles drin war. Aber auch die dahinter folgenden Teams hatten noch alle Möglichkeiten, den Trudelmaus Pokal 2011 für sich zu entscheiden, denn der Start wurde extra eine Stunde vorverlegt, um weitere drei Wettfahrten realisieren zu können. Dieser letzte Tag war ein Bleifuß-Tag! Die „Cabore" segelte wohl die auffälligste Serie des Feldes. Segelte das Schleswiger Team noch am ersten Tag drei zehnte Plätze und am zweiten Tag einen 17. Platz, so folgten nun am letzten Tag zwei erste und ein weiterer zehnter Platz. Alle drei bis dahin führenden Teams zeigten Nerven. Die ersten beiden Wettfahrten des Tages segelten die Crew der Ylva die Plätze vier und 20, Jørgensen konnte die Platzierungen 8 und 15 einfahren. Kruse ersegelte einen 14. und einen 5. Platz. Klaus Gülzow vom TSVS und Friedrich Mahrt vom Missunder Yacht Club sicherten sich die beiden zweiten Plätze dieser Wettfahrten. Dritte wurden in diesen Rennen Per Buch und Dr. Hans-Gebhardt Friese mit deren jeweiligen Mannschaften. Vor der letzten Wettfahrt hatte Per Buch also mit 21 Punkten die Führung übernommen. Ihm folgte Kipcke mit 24 Punkten, und Kruse mit 27 Punkten. Die ersten sieben Plätze trennten nur 11 Punkte. Keines dieser Teams durfte sich einen weiteren Ausrutscher erlauben, wollten sie doch die Regatta für sich entscheiden.

Das Pin-End der Startlinie war ca. 5° bevorteilt und eine leichte Böe über die linke Bahnseite ließ die Linksstarter in Führung gehen. Winde um 8 Knoten und starke Dreher gestalteten das Rennen jedoch noch spannend. Jørgensen gewann das Rennen vor Furthmann und Michael Bevad aus Dänemark, während sich Kruse und Buch in aussichtslosen Plätzen wieder fanden und die Wettfahrt vorzeitig beendeten. Jørgensen war somit mit 30 Punkten in Führung gegangen. Furthman hatte 32 Punkte. Wo blieb Kipcke? Ulf und seine Crew mussten fünfte werden, um den Pokal für sich zu gewinnen und mindestens siebente, um den zweiten Platz zu halten! Mit einem Neunten hätten sie gar das Treppchen verfehlt! Sie belegten in einem Herzschlagfinale den siebenten Platz und sicherten sich den Platz des zweiten Siegers. Und so wurde ein weiteres Jahr der Trudelmaus Pokal nach Dänemark vergeben. Doch Sönke Durst, dem ein besonderer Dank gilt, kündigte bei der Preisverleihung an, dass im nächsten Jahr ein Deutsches Folkeboot die begehrte Trophäe in den Händen halten werde. Wir von der „Bris op" werden uns das Geschehen wieder ganz nah anschauen!

PS: Schreiben wollen wir darüber im nächsten Jahr aber nicht!

Das aktuelle Buch

Bodo Müller, Jürgen Straßburger: Küstenhandbuch Kroatien und Montenegro, Edition Maritim 2011, ISBN 978-3-89225-632-8, Preis 29,90, 64 Seiten, 39 Farbfotos, 20 farbige Karten im Format A3/A4 und 250 farbige Detailpläne, Format 21 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag

Von Michael Hundrup

Kroatien kommt 2013 in die EU. Ich finde das gut. Seit meiner Kindheit war ich (von den Jugoslawien Kriegsjahren abgesehen) fast jedes Jahr an der dalmatinischen Adria. Segeln hab ich dort gelernt. Und Schnorcheln. Und Sonnenbrand. Und Skampi essen, Bitter trinken, Seehechte angeln, und vieles mehr. Und in den letzten paar Jahren haben meine Frau und ich preiswert sportliche Schiffe gechartert und von Dubrovnik, Sibenik, Split und Trogir aus das Traumrevier meiner Jugend wiederentdeckt. Endlich kann ich auch einen dicken Kahn vernünftig römisch Anlegen, ohne Brüllen.

Kein Wasser duftet genauso wie die Adria in stillen Ankerbuchten, kein Sonnenlicht ist wie die ersten Strahlen über den Hügelkamm beim ersten Dipp übers Heck am Morgen. Und kein Tintenfisch oder Lamm mit Granatapfelsoße schmeckt irgendwo genauso wie auf der Terrasse einer ruhigen Konoba, im letzten Abendlicht. Und bei nem flotten Jugo oder Maestral brauch ich keine Karibik mehr. Ja, ich träume. Von meinem Traumrevier. Sorry liebe Ostsee. Ich steh‘ auf Kroatien, besonders Süddalmatien. Ok, die Marinas können etwas nervig sein in der Hochsaison, aber das Revier ist groß genug für alle, und wer braucht in ein oder zwei Wochen wirklich eine Marina, bei dem Komfort der Charterschiffe? Die Leute sind Jung und zupackend, etwas rauh manchmal, aber herzlich. Ich finde: Kerneuropa, vom Feinsten!

Um die kroatische Küste zu entdecken, gibt es kein besseres Verkehrsmittel als das Segelboot. Allerdings findet man viele kleine Ankerbuchten oder Lagunen mit den oft darin liegenden Konobas (=Gasthöfen) und ihrer kleinräumigen Infrastruktur (Muring, Steg, Strom, Wasser, Telefon, lecker Essen) oft nur durch Insidertipps. Und die richtige Revierliteratur. Jetzt kenne ich das Revier, das das neu erschienene „Küstenhandbuch Kroatien und Montenegro“ von Bodo Müller und Jürgen Straßburger beschreibt, zufällig ziemlich genau. Und ich weiß, daß viele von Euch auch leidenschaftliche Kroatien Skipper sind. Deshalb habe ich mir das Buch genau angesehen und detaillierte Stichproben gemacht. Kurz: Ich habe keinen Fehler gefunden, keine nicht aktualisierte Muringskizze, keine fehlende Ankerwarnung bei Bora, oder Tramontan. Fast habe ich nur die Speisekarten der Fischrestaurants vermisst.

Im neuen Handbuch stehen auf den farbigen Küstenkarten im praktischen DIN A3- bzw. DIN A 4-Format, Maßstab 1 : 80 000, insgesamt 250 Detailpläne von Häfen, Buchten und Ankerplätzen in diesem Revier. Die umfassenden Revier- und Hafeninformationen sind mit 80 Farbfotos ausgestattet. Dazu kommen Tipps zu Einreise und Aufenthalt, Verkehrsvorschriften, Wind und Wetter sowie Seewetterberichten. Von Split in Mitteldalmatien führt die Beschreibung u. a. über Omiš und Makarska bis Dubrovnik in Süddalmatien, inklusive der großen Inseln wie Brac, Hvar, Korcula und Mljet. Im Süden locken die „schwarzen Berge“ Montenegros mit der Bucht von Kotor, und die so ganz eigenen Städte wie Budva, Bar und Ulcinj sowie der Skadar-See.

Ich verrate hier nicht, welche der vielen dörfer- und städtelosen Trauminseln unsere Lieblingsinsel ist, aber mit solcher Literatur „bewaffnet“ kann sich jeder seine eigene suchen… Schönen Urlaub, Leute!

Der Vorstand verändert sich

Unser Sportwart Klaus Kahl steht für eine weitere Amtszeit – beginnend im November 2011 – nicht mehr zur Verfügung. Wir bitten um Kandidatur bzw. Vorschläge von/für interessierten/mögliche Kandidaten/-innen für dieses Amt. Jedes Vorstandsmitglied nimmt das gerne entgegen.

Frühzeitig weisen wir auch darauf hin, dass unsere Technische Obfrau ab November 2012 und unser Kassenwart ‚Mini‘ Heise ab 2013 nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Auch für diese Bereiche sollten Ideen und Vorschläge für mögliche Kandidaten/innen bereits jetzt übermittelt werden.

Auf seiner Vorstandssitzung am 25. Juni 2011 wurde Nils Hansen per Akklamation der Mitglieder des Vorstands als 2. Kassenprüfer eingesetzt.

Wanted: F-GER 145, 323 und 345

Regina und Heino Peters suchen die Folkeboote mit den Segel-Nummern: FG 145 (Bj. 1964), FG 323 (Bj. 1974) und FG 345 (Bj. 1977). Alle Schiffe wurden von W. Peters aus Hamburg gebaut bzw. mitgebaut. FG 323 wurde in einer aktuellen Segelzeitschrift (Mai 2011) entdeckt, ist aktuell weiß lackiert und nahm offenbar 2010 an einer Oldtimer-Regatta auf der Ostsee teil. Wir würden dem heute fast 90- jährigen W. Peters, der auch heute noch aktiv segelt, gerne eine Freude machen und ihm erzählen, in welchem Hafen seine ehemaligen Schiffe heute liegen. Vielleicht weiß jemand etwas über den Verbleib der drei Nordischen Folkeboote. Ich würde mich über einen Hinweis oder eine Nachricht sehr freuen.

Heino Peters,
Regina.heino-peters@alice-dsl.net
+49 (170) 639 50 36

Das Bestentraining 2011

von Klaus Kahl

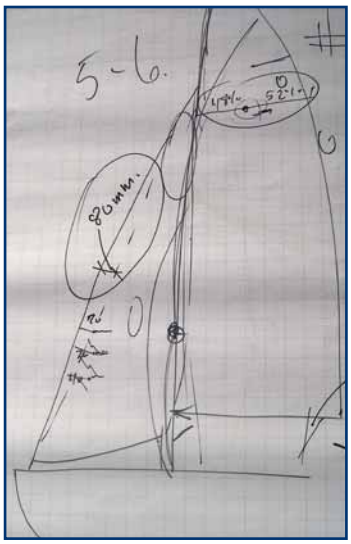
In jedem Jahr stellt sich die Frage: Wann ist ein günstiger Zeitpunkt, wo soll es stattfinden und wer könnte als Trainer angesprochen werden? Die Anbindung an eine Ranglistenregatta reduziert den Aufwand für die Teilnehmer und ein Training im Frühjahr macht am meisten Sinn. Die Seeleute bekommen wieder ein Gespür fürs Boot und die sich zeigenden Schwächen können auf den folgenden Regatten reduziert werden. So kann die Leistung bis zu den großen Regatten gesteigert werden. 2011 fiel die Entscheidung auf die „Kleine Breite“ auf der Schlei bei Schleswig, am Wochenende vor dem Schleipokal, in enger Nachbarschaft zu den Regatten in Flensburg und Eckernförde. Der Vorstand des Schlei Segel Clubs begrüßte dieses Vorhaben, beflügelt es doch auch mit leistungsstarken Teilnehmern den Schleipokal. Am SSC finden sich nützlicherweise ein Kran, ein Galgen zum Maststellen und Platz an den Brücken.

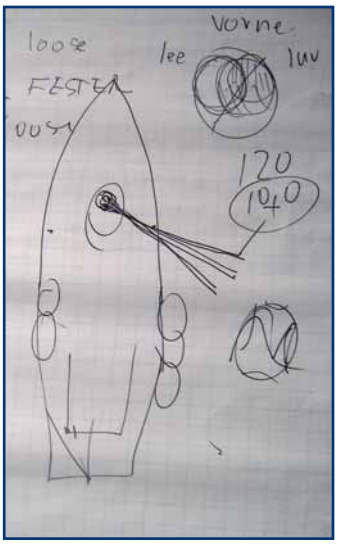
Die Suche nach einem Trainer gestaltete sich schwieriger. Nach mehrmonatiger, aufwändiger Suche konnte ich Per Jørgensen gewinnen. Das war schon eine gewaltige Erleichterung, ist er doch bereits als erfolgreicher Folkebootsegler und auch als Perfektionist in technischen Fragen bekannt. Doch dann wurde der dänische Regattakalender verabschiedet und plötzlich lag auf unserem Training eine Schwerpunktregatta in Kolding. Mir wurde ganz flau. Doch unverzagt schrieb ich Anfang 2011 die möglichen Teilnehmer an, und nach etlichen Absagen aus dem Kreis der zehn Ranglistenersten schrieben sich dann sieben Crews aus den Top 20 ein – eigentlich eine optimale Zahl. Auch wenn der Anreisetag Freitag der 13. Mai war, lief doch alles bestens - war ja schließlich von langer Hand vorbereitet. Die Boote kamen zu Wasser, es wurde gefachsimpelt und abends die kommenden 2 Tage besprochen.

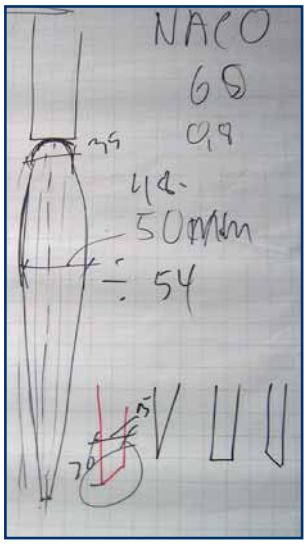
Am Sonnabendvormittag, wie kann es da kommen? Das Wasser war spiegelglatt. So ging es zunächst ins Clublokal, wo Per mit interessanten Beiträgen am Flipchart die theoretischen Erkenntnisse vermittelte. Das Folkeboot - insbesondere bei schwachen Winden: alles unnötige Gewicht von Bord. Der Anker nicht in die Bilge, sondern ganz nach vorne in den Bugbereich. Dort kommt auch die Sitzbank hin. Und die Besatzung sitzt auch möglichst weit vorne. Die Steuerleute sitzen am Vormwindkurs dann vor dem Reitbalken. Die Überlegungen dabei: Der recht breite Kiel geht baulich im achteren Bereich nach unten. Wenn das Boot dann buglastig getrimmt wird, steigt der bremsend wirkende achtere Teil des Kiels nach oben. Die Bremswirkung wird somit reduziert. Außerdem reduziert sich die große benetzte Fläche des Ruderblattes (Bild 1). Dieses kommt mehr aus dem Wasser und das Steuern kann auch durch eine Gewichtsverlagerung der Crew verbessert werden. Die bremsend wirkenden Ruderbewegungen werden damit vermindert. Per stellte auch das profilierte Ruderblatt vor. Unter Beachtung der Maximaldicke ist es an den beiden Seiten um ca. 5mm profiliert. Durch diese „Tropfenform“ gleitet das Ruderblatt besser durchs Wasser und das Steuern wird erleichtert. Eine asymetrisch geformte Achterkante wirkt sich ebenfalls positiv auf die Geschwindigkeit aus. Oft wird beobachtet, dass die Ruderlegung über das Süll hinausgeht. Auch häufige kurzzeitige Kurskorrekturen mit der Pinne wirken wie eine Bremse.

Der vermehrt gefahrene Alu-Mast (Bild 2) ist recht steif. Daher ist eine Vorspannung erforderlich, wobei die Achterkante des Mastes am Mastloch anliegt. Die Großschot wird nicht senkrecht von der Travellerschiene nach oben zum Großbaum, sondern um ca. 15 Grad nach achtern montiert. Bei Alu-Großbäumen ist das sehr unproblematisch zu machen. Es ist ratsam, dass der Mast auch beim Vormwindkurs achtern am Mastloch anliegt. Dadurch kann der Großbaum weiter aufgefiert werden! Das Vorlieck der Fock (Bild 3) hat einen maximalen Durchhang bei 80 mm. Und es ist ratsam drei Windbändsel auf jede Seite einzukleben, die einen Abstand von: 20/30/40 Zentimeter vom Vorlieck nach achtern haben. Die größte Profiltiefe im Großsegel sollte sich in der Waagerechten - vom Vorlieck nach achtern - mit einem Abstand vom Vorliek ca. 48% betragen. Häufig zu beobachten ist, dass die Leeführung am Traveller-Hahnepot nicht gefiert ist. Dadurch wird das Profil des Großsegels ungünstig beeinflusst. An der Kreuz bei schwachen Winden sitzt die Crew oft auf den Backskisten. Optimal ist dabei eine Sitzposition der Vorschiffsleute: möglichst dicht am Schott. Der Reitbalken ist keine Rückenlehne eines Sessels. Wer dort sitzt, bringt sein Gewicht zu weit nach achtern. Das ist sehr ungünstig für schnelles Segeln. Fazit: Gewicht nach vorne.

Doch was bringen die Segelboote auf dem Wasser, wenn der Trainer nicht in der Nähe ist? Die Schlauchboote vom Schlei-Segel-Club waren für eine Jugendveranstaltung leider verplant und standen somit nicht vor Ort zur Verfügung. Der erfahrene H-Boot-Segler Helmut Claußen half spontan mit seinem Schlauchboot aus. Da fiel mir auch wieder ein Stein vom Herzen. Doch da sollte ja auch ein Skipper rauf. So „stieg“ ich bei der Mannschaft von Joachim Bleifuß aus, um den Trainer zu unterstützen. Nun galt es dieses Loch auf der F-GER 911 zu stopfen, ein weiterer „Profisegler“ musste her. Doch wer hat so kurzfristig Zeit? Ein Handy war schnell zur Hand und es wurde dann eine Nummer aus dem Kölner Raum angerufen. Udo Hompesch sagte sofort zu - fuhr die halbe Nacht in Richtung







Das Wasser war spiegelglatt. So ging es zunächst ins Clublokal, wo Per mit interessanten Beiträgen am Flipchart die theoretischen Erkenntnisse vermittelte.

Schlei. Pünktlich und mit super Laune erschien Udo am Samstagmorgen zum Training - welch ein Engagement! So verging der Vormittag. Dann setzte leichter Wind ein und wir konnten auslaufen.

Die Theorie sollte dann zunächst mit Zweier- bzw. Dreiergruppen bei „Geschwindigkeitsfahren“ umgesetzt werden. Dabei fahren diese Boote in einem Abstand von ca. ein/ zwei Bootslängen parallel zueinander. Das Leeboot etwas nach achtern zurück versetzt, damit die dominierende Lee-Position ausgeglichen wird. Es geht ja um einen Speed-Vergleich. Das langsamere Boot muss dann Korrekturen an seiner Trimmeinstellung vornehmen. Diese Gruppen wurden dann, wie es zuvor an Land besprochen wurde, mehrmals getauscht, so dass jeder interessante Sparringspartner fand. Glücklicherweise hat Thomas Kruse seine neue Kamera zur Verfügung gestellt. Die damit gemachten Trainingsaufnahmen wurden am Abend mittels Laptop, Beamer und Leinwand besprochen und ausgewertet. Dabei wurden die oben beschriebenen Aspekte analysiert.

Am Sonntagmorgen ging es dann wieder hinaus zur „Kleinen Breite“. Es wurden kleine Regattatonnen ausgelegt um Kurzwettfahrten durchzuführen. Per legte mit geschultem Auge eine Luv- und eine Leetonne aus. Dazu wurden die Starts akustisch wie auch mit Flaggen signalisiert. Das Timing, die richtige Startposition und die Taktik konnten wieder eingeübt werden. Auch bei diesen erfolgreichen Seglern stellte sich heraus, dass die Tonnen nicht immer optimal angesteuert und gerundet werden. Gewiss, so im „Getümmel“ mit mehreren Booten gleichzeitig an der Bahnmarke, da bleiben oft keine Optionen mehr. Dennoch haben viele Boote wie in einer richtigen Regatta die Möglichkeit unbehelligt die Tonnen zu passieren. Und da gilt es keinen Meter zu verschenken, die ja zuvor mühsam ersegelt wurden. So darf die Tonne nicht zu dicht angesteuert werden, denn es gilt nach dem Kurswechsel so dicht wie möglich an der Tonne wieder auf dem richtigen Kurs zu gehen. Dabei muss auch noch auf die dezente Ruderbewegung geachtet werden. Schließlich soll das Boot möglichst wenig an Fahrt verlieren. Die Crew kann das Tonnenmanöver durch eine Gewichtsverlagerung nach Luv begünstigen.

Ein einsetzendes Gewitter ließ das Training dann zur Mittagszeit enden. So wurde im Clublokal „Dat Leck“ das Training mit einem Abschlussgespräch noch einmal durchlebt. Per hat die Kurzwettfahrten gewertet und so die schnellsten Segler ermittelt. Als Gewinne hatte Per von der Firma North einige Präsente wie T-Shirts und Segeltaschen organisiert und an die „Gewinner“ überreicht.

Thomas Kruse hat Angeboten, die Bilder und Filme zu bearbeiten und auf DVD zu brennen. Sobald mir diese Scheibe vorliegen wird, werden die übrigen Teilnehmer und die Flottenobleute diese auch erhalten.

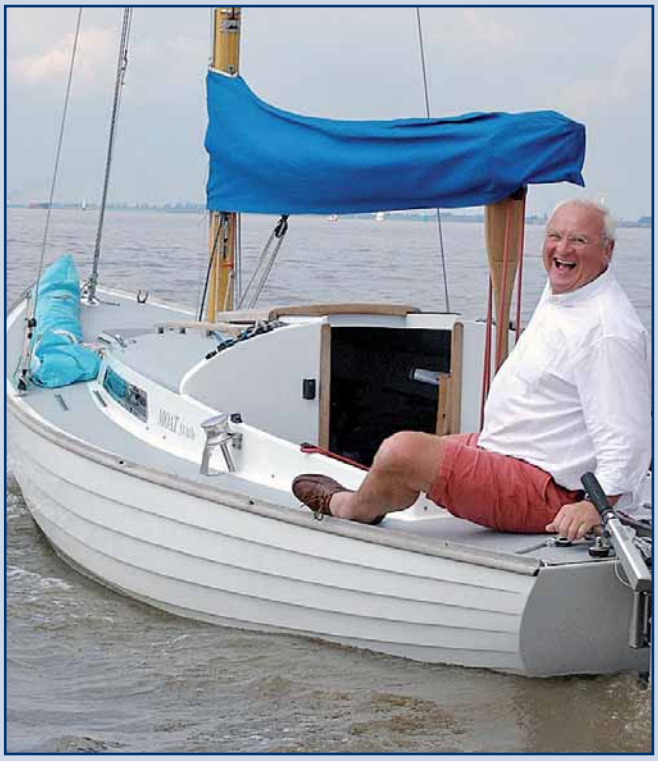
Nils Siemens: Ein Nachruf

von Joachim Bleifuß

Als Nils sich Ende 1995 bei mir am Telefon meldete, da hatten wir wohl fast dreißig Jahre nichts voneinander gehört und gesehen. Aber es ist ja immer wieder erstaunlich, wie wenig sich Stimme und Sprechgewohnheit im Laufe von Jahrzehnten (!) ändern. Wir waren sogleich ganz vertraut – als wenn nur ein paar Monate seit dem letzten Gespräch vergangen wären. Wir hatten zur gleichen Zeit auf Kuttern Segeln gelernt, aber wie es denn so ist: Ausbildung („Lehre“ nannte man das damals noch) und ab in die weite Welt – er in die Karibik (beruflich!), ich nach Berlin (Studium). Nun aber wollte er ein Boot haben, zu unserem Glück ein Folkeboot. Da war er natürlich in den Fingern des unvergessenen Mausi Mueller-Haagen und meiner Wenigkeit gerade richtig. Das Boot war bald gekauft, und damit kam anderes Leben in die Flotte Hamburg. Nils plante – für alle - Touren auf der Niederelbe bis möglichst Helgoland und zurück. Die Abkürzung „u.a.w.g.“ kam dabei fast immer vor, und zwar im Sinne von „und abends wird gegrillt“. Wie viele verschiedene Geschmacksrichtungen es bei Rum gibt, lernten wir dabei von ihm als Karibikkenner zwangsläufig auch. Was diese abendlichen Zusammenkünfte anbetraf, so lieferte er in Cuxhaven sein Meisterstück ab: Da der dort schmorenden Flotte die Traute fehlte, nach Helgoland zu segeln, wo ja „Knieper essen“ auf dem Programm stand, ließ er den Knieper zu uns kommen! Dazu bedurfte es etlicher Telefonate sowie guter Kontakte hüben und drüben, und tatsächlich kam die gewünschte Ware per Seebäderdampfer „Wappen von Hamburg“ in Cuxhaven an und wurde vom Zahlmeister in einem Hotel konspirativ übergeben. Das soll doch erst mal einer nachmachen!

So verging die Zeit, sehr zur Freude von Flottenchef bzw. –chefin, denn an Aufrufen zu geselligen Veranstaltungen haperte es wahrhaft nicht. Auch wenn diese Zeit von eigenwilligen Eskapaden nicht unbeschattet blieb, so wusste doch jedermann, wer mit „Der Harmoniechef“ gemeint war.

Ich wünsche, dass Nils Siemens genau so in Erinnerung bleibt, nachdem nun eingetreten ist, was zu erwarten, aber nicht abzuwenden war.



Gothenschild 2011 des SC Gothia

von Christian Fohlert, SVSt

Nachdem zum Dr. Sparr Preis am Samstag nur Flaute geherrscht hatte, trafen wir uns am 28. Mai im SVSt mit gemischten Gefühlen (F-GER 555, 560, 650). Trotz Wind beschlossen wir den Schlepp durch Karen Merda zum Regattarevier in Anspruch zu nehmen. Im Wannsee angekommen sah der Wind erst mal noch nicht so wirklich vielversprechend aus, aber Peter Stechow als „Wettfahrtleiter" der Gothen lässt sich glücklicherweise nicht so schnell aus der Ruhe bringen. Nach etwas Warten ging dann endlich die erste Wettfahrt los.

Wie schon am Wochenende vorher machte der böige und in der Richtung nicht konstante Wind der Wettfahrtleitung und vor allem uns Seglern das Leben nicht leicht. Trotzdem konnte Andreas Blank (645) als Erster vor Stefan Schneider (764) und Pepe Schuhmann (555) durchs Ziel gehen. Die zweite Wettfahrt war vom Wind her nicht einfacher und das Feld wurde ordentlich durcheinander gewürfelt. Erster wurde Stefan Klabunde (730), gefolgt von Stephan Dunke 1055 aus Rathenow (wir sehen Euch hoffentlich öfter) und Sabine Knegendorf (902). Die Wettfahrtleitung versuchte auch zur dritten Wettfahrt wieder die richtige Bahn auszulegen (wie gesagt ein wenig Strafarbeit) und so konnten wir am Samstag dreimal versuchen auf der richtigen Seite des Wannsees zu sein. Am besten gelang das Sabine (902), gefolgt von Stefan (764) und Stefan (730).

Nachdem wir den Segeltag richtig genossen hatten, stand jetzt noch der Begrüßungsabend auf dem Programm - Thema spanisches Buffet. Hier hat sich die Ökonomie der Gothen selbst übertroffen. Es war toll. Damit war wirklich alles richtig rund und man konnte den Sonntag kaum erwarten.

Auch der Sonntag fing mit Wind an. Allerdings im Wannsee angekommen wieder drehend und böiger, doch etwas mehr als am Samstag. Es zeigte sich einmal mehr, dass man, wenn man einen Dreher falsch einschätzt, schnell mal vier Plätze verliert. Dass das unser Streicher werden würde, hätten wir bis zur Zielkreuz nicht gedacht. Die Wettfahrt beendete Andreas (645) als Erster gefolgt von Stefan (764) und Reinhard Fischer (700). Wir sagten uns, Jammern hilft nichts, jetzt geht ja die Rechnerei erst los. Und nachdem die Wettfahrtleitung mit dem Rechnen fertig war, ging es zur Preisverteilung.

Stefan Schneider (2./4./ 2./ 2.) wurde Erster, Andreas Blank (1./ 9./ 8./ 1.) Zweiter, Sabine Knegendorf (7./ 3./ 1./ 8.) Dritte, Stefan Klabunde (16./ 1./ 3./ 9.) Vierter und Pepe Schuhmann (3./ 3./ 6./ 7.) wurde Fünfter. Die anderen Platzierten findet ihr in der Ergebnisliste. Nachdem ja in 2010 das Gothenschild durch den mangelnden Wind ausgefallen war, hatten wir ein tolles Segelwochenende, für das ich mich herzlich bei den Gothen bedanken möchte.

Christian Fohlert („Langer") F-GER 555

P.S. Danke Peter Hahn für deine Freibierspende anlässlich 40!!! gesegelter Gothenschilde.

Flensburger Yachtservice Partner der Folkboat Centrale

Gerd Johannsen, Geschäftsführer des Flensburger Yacht-Service, teilt mit, dass sein Unternehmen Partner der Folkboat Centrale für den Norden Deutschlands und Dänemark ist. Wir zitieren zusammenfassend aus der Pressemitteilung:

Der Flensburger Yacht-Service besteht seit 1970. Als Vollservicebetriebe bietet er alle Dienstleistungen rund um die Yacht. Der FYS setzt dabei auf langjährige Betriebszugehörigkeit und zeitgemäße Schulung seiner Mitarbeiter sowie umfängliche Lagerhaltung von Ersatz- und Zubehörteilen. Dazu soll bald auch eine Auswahl der Folkeboot-Zubehörteile gehören. (Funktions-)Kleidung sowie Sicherheitsartikel gibt es auch. Ein Vorführfolke kann jederzeit in Augenschein genommen und ausprobiert werden.

Dazu Gert Vogler anrufen 0461 – 177 27 21 oder anmorsen gert.vogler@fys.de.

Flensburger Yacht-Service
Am Industriehafen 4
24937 Flensburg
phone: +49-461-17727-0
fax: +49-461- 177 27 33
www.fys.de

Flotte Mecklenburg-Vorpommern: 12 zu 14

von Stefan Goes

Der Osten macht's mal wieder vor: Kaum gegründet, hat die Flotte Mecklenburg-Vorpommern bereits 12 Mitglieder – mit 14 Booten. So geht das. Am 25. Juni nutzte ein Teil-Vorstand die Gelegenheit, seine Sommersitzung auf Einladung von Jonas Renken in seiner Segelmacherei in Schmarl zwischen Rostock und Warnemünde durchzuführen. Direkt an der Warnow gelegen, mit freiem Blick flussauf und –ab.

Die Flotte wurde ursprünglich 1991 gegründet und in Stralsund geführt, dann fiel sie trocken, und nun ist sie in Warnemünde aktiv. Fahrtensegler und Holzboote herrschen vor. Gemeinsame Touren oder die Teilnahme an Mittwochsregatta und freitäglicher Klassikerregatta sind das Sommervergnügen, im Winter geht's dann eher ans oder ins Holz, je nach dem. Man hat dort sogar eine „eigene" Holzbootwerft. Wenn diese Gründe noch nicht reichen einmal vorbei zu schau'n, dann vielleicht die Hanseclassics am 5.-7. August, bei der Frithjof Höse, der Flottenchef, den Folkebootpart verantwortet (www.hanseclassics.de). Liegeplätze und günstige Pensionen gibt's gleich um die Ecke.

Eigentlich wollte ich noch viel mehr schreiben, aber der Internetauftritt der Flotte ist viel zu informativ und spannend um dies zu tun: www.folkeboot-mv.de

Also. Fahrt mal hin. Ein frisches Bier und vielleicht sogar etwas Grillgut könnten euren Weg kreuzen.

kluge Konstruktion

der Präsi prüft

Frithjof, Johannes, Mini, Jan, Stefan und Harald

FolkeNews-Fans

Auf der Freiheit „Raus ins Blaue!“

von Bastian Hauck

Eigentlich sollte dies eine Refit-Geschichte werden – ein Bericht über die Restaurierung der Tadorna, Deutschlands wohl bekanntestem Folkeboot. Und eine Restaurierung hatte die „kleine Brandgans“ nach rund 7000 Seemeilen „rund Ostsee“, einer Strandung an der polnischen Küste, einem Felsramming bei Lulea und ihrem Beinahe-Verlust im Spätherbst 2009 vor Gotland auch dringend nötig. Etwas verloren stand sie das letzte Jahr über an Land, während ich das Walross, die Hochseeyacht des Akademischen Segler-Vereins, von Neuseeland rund Kap Hoorn nach Deutschland überführte.

Aber wer mich kennt, weiß, dass die Restaurierung der Tadorna nicht unbedingt nach Plan verlief und bei Redaktionsschluss dieser Folke-News noch nicht abgeschlossen war. Heraus gekommen ist also keine klassische Refit-Story, sondern eine weitere Tadorna-Reisereportage. Denn in den letzten Monaten hat die „kleine Brandgans“ fast 1000 Kilometer zurückgelegt – per Trailer, von Berlin via Stettin und Bremen nach Schleswig an der Schlei. Seit dem Frühjahr wird sie „Auf der Freiheit“ generalüberholt – und soll jetzt wieder segeln: nach Norwegen, zu den Lofoten.

Berlin, Winter 2009 bis Herbst 2010

Fast ein Jahr lang steht Tadorna in der hintersten Ecke des Vereinsgeländes des Berliner ASV – und wartet. Als ihr Eigner mit Walross 4 Kap Hoorn rundet, schippen ein paar Freunde die schweren Schneemassen von ihrer Winterplane; als Bastian an Bord der Bark Europa durch Patagonien segelt wird um sie herum geschliffen, lackiert und gemalt; und als am Wannsee die Segelsaison 2010 beginnt, quert das Walross gerade den Äquator. Im Juni erreicht das Seeschiff des ASV die Azoren – und in Berlin lässt der heiße Sommer Tadornas Planken reißen.

Bei meiner Rückkehr klaffen auf jeder Seite bis zu drei Zentimeter breite Risse über die gesamte Bootslänge. Die Vereinsmitglieder schlagen mir das nächste Osterfeuer, einen Sandkasten oder ein klassisches Seebegräbnis auf der Scharfen Lanke als Tadornas Endstation vor: „Das war’s dann wohl...“. Stattdessen bearbeitet der treue Eigner Tadornas Cockpit und Innenausbau mit dem Vorschlaghammer, entkernt sein Schiff bis auf die Planken und ersteigert bei Ebay einen kanadischen Folke-Trailer ohne Zulassung – für 300 Euro.

Stettin, Winter 2010/11

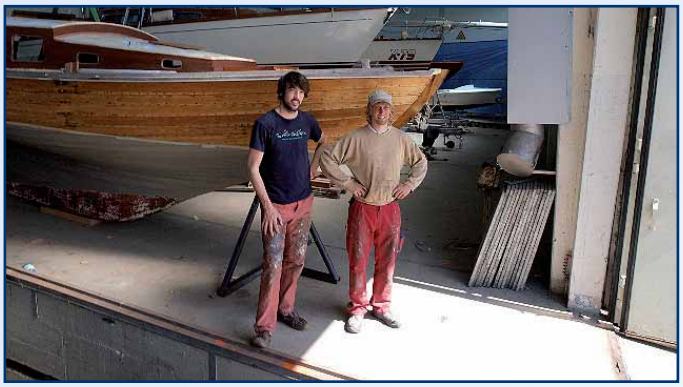
Ende Oktober legt Tadorna ihre erste und einzige Seemeile des Jahres zurück: In Stettin, an Bord der alten Autofähre der ehemaligen Vulkan-Werft. Beim Maritim Shipyard von Gerd Chronz, einem Cuxhavener

Bootsbauer, der sich vor gut 20 Jahren an der deutsch-polnischen Grenze niedergelassen hatte, wird Tadornas vorderster, gebrochener Kielbolzen erneuert, mehrere Planken und Wrangen getauscht und 16 Spanten geschäftet.

BoatFit Bremen, Februar 2011

Aufmerksam geworden durch mein neues Buch, lädt mich die Leitung der BoatFit Ende des Jahres 2010 zur Messe ein und schlägt einen Deal vor: Eine lokale Werft soll Tadornas Außenhaut und Unterwasserschiff abziehen, im Gegenzug gebe ich jeden Tag zwei „Raus ins Blaue!“-Vorträge mit Filmvorführung. Das klang gut, doch fast scheitert die Überführung der Tadorna am starken Eisgang auf der Oder. Aber Ende Februar steht die „kleine Brandgans“ dann doch drei Tage lang im Mittelpunkt von Deutschlands einziger Restaurierungsmesse. Sie wird fotografiert, gefilmt, kritisch begutachtet und liebevoll gestreichelt. Und Yul Wolff, Vereinskamerad, Folkebootsegler (F-GER 512 HONK) und Mitarbeiter der FBC, will Bastian beim anstehenden Refit helfen. Gemeinsam bringen wir Tadorna nach Schleswig.

Wenn man so durch die Planken gucken kann, tut Erste Hilfe not



Restaurierung des Aufbaus in den alten Gruben der Kfz-Wartungshalle (li.) Tadorna reloaded (re.)

Tadorna bekommt einen 1-Zylinder-Dieselmotor von Farymann

Tadorna auf der Boatfit

Schleswig, März 2011 bis Stapellauf

Leider ist die avisierte Garage etwas zu klein – ein normales Folkeboot würde hineinpassen, Tadorna aber ist mit ihrem Touren-Aufbau ein paar Zentimeter zu hoch. Hilfesuchend wenden wir uns an die Investoren des Team Vivendi, die auf dem ehemaligen Kasernengelände „Auf der Freiheit" einen neuen Stadtteil direkt am Wasser projektieren. Resultat: Die „Garage" wird etwas größer.

In einer rund 1000 Quadratmeter großen, ehemaligen Kfz-Wartungshalle mit angeschlossenen Werkstätten, Sozialräumen und 5-Tonnen-Kran gründen wir die „Bootswerft Schleswig". „Eigentlich wollten wir nur die Tadorna reparieren. Aber dann kam eins zum anderen – und inzwischen haben wir gut zu tun!", freut sich Yul über den gelungenen Einstieg, während wir schon weitere Pläne schmieden: Langfristig wollen wir hier Touren-Folkeboote bauen – mit größerer Kajüte, verändertem Innenausbau und mehr Platz, genau wie bei Tadorna.

Tadornas Refit nimmt inzwischen Formen an: Ihr Rumpf wurde vollständig abgezogen und mit Epoxy, Sika, Primer, Lack und Bleimenninge abgedichtet, Innenausbau und Aufbau runderneuert, und die 2009 noch motorlose „kleine Brandgans" bekommt gerade einen Einzylinder-Einbaumotor und eine Dieselheizung, ein selbstlenzendes Cockpit, neue Elektronik und ein verstärktes Touren-Rigg verpasst. Denn es gibt neue Pläne: Während Yul die Leitung der Werft übernimmt, werde ich noch im Juli mit Tadorna nach Norwegen aufbrechen, zu den Lofoten – und vielleicht auch noch viel, viel weiter. Aber das wird dann wieder eine andere Geschichte...

Mehr Informationen: www.tadorna.de / www.rausinsblaue.de / www.folkeboot-forever.de

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

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Günther Tiegs
Am Sonderrain 5
34537 Bad Wildungen
Tel. 05621-1222
email: eschkeneh@t-online.de
Bootseigner FG 922

Andreas Thies
Seehofstr. 144 · 14167 Berlin
Tel. 030-84708444
email: andreas@vander-thies.de
Bootseigner FG 28, Flotte Berlin

Burkard Behm
Hebbelstr. 3 · 24768 Rendsburg
Tel. 04331-14060
email: burkard.behm@web.de
Flotte Kiel

Siegfried Stritzel
Ahlener Weg 13 G · 12207 Berlin
Tel. 030-7129351
Bootseigner FG 385, Flotte Berlin

Helmut Lahr
St. Lukas-Str. 33 E · 86169 Augsburg
Tel. 0172-8636184
email: helmut.lahr@gmx.net
Bootseigner FG 648

Bernd Luth
Ruhetaler Weg 17 · 24960 Glücksburg
Tel. 0170-2749500
email: luth@p-ing.de
Bootseigner FG 147, Flotte Flensburg

Felix Gäde
Eduard-Völkel-Weg 1
24582 Bordesholm
Tel. 04322-5121, Flotte Kiel

Maximilian Dolle
Martinstr. 8 · 52062 Aachen
Tel. 0176-64901170
email: max.dolle@googlemail.com
Flotte Möhnesee

Jens Fiebig
Goethestr. 24 · 40237 Düsseldorf
Tel. 0175-2279787
Bootseigner FG 989, Flotte Essen

Malte Claußen
Rosa-Luxemburg-Str. 15
15517 Fürstenwalde
Tel. 0163-1314249
email: malte@claussenseiten.de
Flotte Mecklenburg-Vorpommern

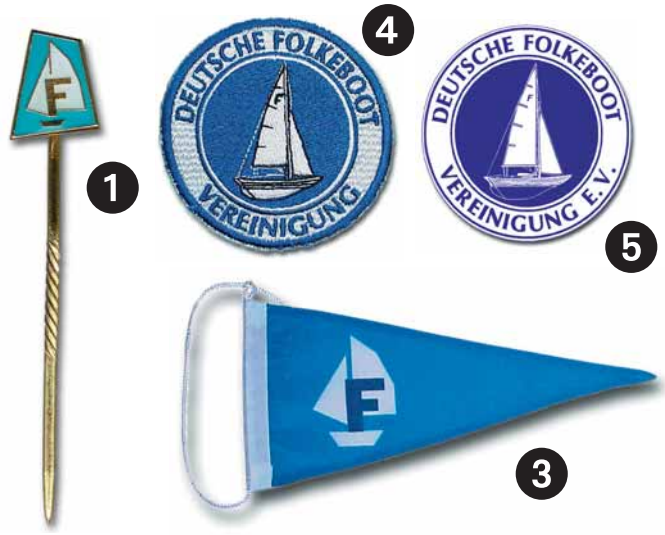
Christian Claußen
Rosa-Luxemburg-Str. 15
15517 Fürstenwalde
Tel. 0173-32697265
email: info@claussenseiten.de
Flotte Mecklenburg-Vorpommern

Hans Ptaszynski
Eickeler Bruch 122 · 44652 Herne
Tel. 02325-36644
email: hptaszynsk@aol.com
Bootseigner FG 1092, Flotte Essen

Dr. Thomas Borgstedt
Rabenhorst 112 · 45355 Essen
Tel. 0201-872333
Bootseigner FG 563, Flotte Essen

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

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

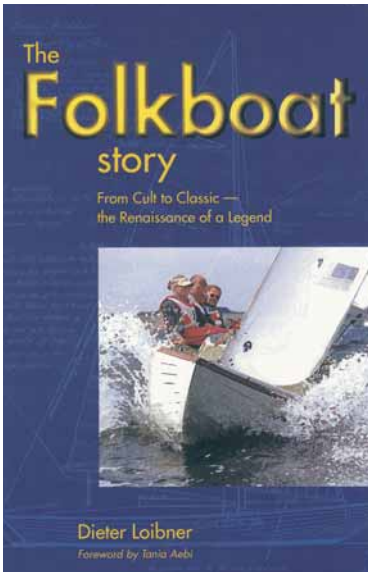


1	Anstecknadel	Euro	12,00
3	Folkebootstander	Euro	9,50
4	Folkebootaufnäher	Euro	7,50
5	Autoaufkleber	Euro	1,50
7	Weste (nur XL und XXL)	Euro	25,00

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

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

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



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

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

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

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

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

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

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

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

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden? _____

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

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

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

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

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 16. 09. 2011

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

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

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

Kiel
Fritz Lübbe, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93

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

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

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

Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

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

Deutsche Post
PRESSEPOST

SWEDISH CHAMPIONSHIP

photo: Christian Falk

FOLKBOAT

AUGUST 11-14 2011

LILLA VÄRTAN/HUNDUDDEN, STOCKHOLM

Vikingarnas SS • www.vss.nu