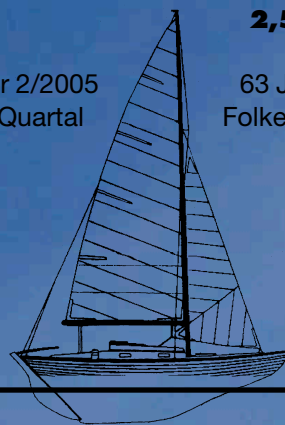


FOLKE**NEWS**

Nummer 2/2005
2. Quartal

2,50 €

63 Jahre
Folkeboot



Bootsbauer Thorkild Lind
verstarb am 21. Mai 2005
Nachruf im Heft

Regatta: Das Bestentraining 2005

Technik: Neue Vermessungsregeln für Vorsegel

Winter: Berliner Flotte seit 20 Jahren „On the Road“

Restauration: EIRA's Wiedergeburt



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

vorbei ist die Zeit, in der unsere Boote hoch und trocken an Land standen und der einen oder anderen Schönheits- oder Fitnessmaßnahme unterzogen wurden. Inzwischen gibt es wieder Leben auf der See oder den Seen. Die Kieler Woche und mancher Urlaubstörn sind bereits Teile der Geschichte.

Die urlaubsbedingte „Sommerflaute“ wirkt sich auch auf das Leben innerhalb unserer Vereinigung aus. Das Telefon bleibt ruhig. Der Briefkasten quillt

nicht über. Keiner meckert (!) Nur die Neuanmeldungen und Austritte (sehrwenig) deuten auf eine gewisse Startbereitschaft hin. Weil ich auf selbstverständliche Routinearbeiten nicht detailliert eingehen will, gibt es im Augenblick, die Belange der Folkeboot-Vereinigung und der Vorstandsarbeit betreffend, nichts Wesentliches, worüber es sich zu berichten lohnt.

– Hier höre ich den berechtigten Einwand der Schleswiger Folkebootfans. – Natürlich, liebe

Schleswiger Folkebootseglerinnen und -segler, muss ich an dieser Stelle auf ein Ereignis hinweisen:

Anlässlich seiner 100-Jahrfeier lässt es sich der Schlei-Segel-Club nicht nehmen, die Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote auszugetragen. Schleswig, Schlei und Folkeboot – das passt. Und dazu ein Geburtstagskind, das alles dafür tun wird, dass die Folkebootseglerinnen und Folkebootsegler in jeder Hinsicht



eine schöne Meisterschaft (29.08.2005 - 02.09.2005) erleben werden. Wer kann dieser Einladung widerstehen?

Wir sehen uns in Schleswig
*Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen*



Seit 12 Jahren segelt die Familie aus Preetz auf dem Folkeboot (F-Ger 348, Naturholz, BJ 77 Hovmark) jeden Sommer mindestens 14 Tage in der dänischen Südsee. Niko von Bosse, Betina Bewarder und Jykke (12), Thorge (10) und Frederick (10) räumen anfangs der Saison das Boot leer für Regatten und beladen es danach fahrtentauglich, bis der Wasserpass abtaucht.

Natürlich werden dann nicht die weitesten Tagestörns gesegelt, dennoch vergehen oft Stunden, bis der nächste Hafen in Sicht kommt. Da sind elterliche Unterhaltungs- und Ablenkkünste gefragt. Der eine trimmt das Boot schneller, die andere schüttelt ein Spiel aus dem Ärmel. Inzwischen sitzen die Kinder mit auf der Kante, steuern in den Hafen oder erledigen Kartenaufgaben (mit GPS, denn Hightech ist Trumpf!) Und viel und gutes Essen hält die jungen Seeleute bei Laune.

Erzählt uns mehr von Euren Törns!





Wenn unsere „Besten“ üben...



Es ist Freitagabend, der 22. April 2005. Knapp 30 Folkeboot-Segler sitzen zusammen im Konferenzraum des Olympia-Hotels Kiel Schilksee und „fachsimpeln“ über den Trimm und die taktische Möglichkeiten des Folkebootes. Im Rahmen des erst mal

stattfindenden Bestentrainings der Deutschen Folkeboot Vereinigung hat der theoretische Teil mit einem Erfahrungsaustausch begonnen. Jeder Teilnehmer berichtet über seine Erkenntnisse, besonders die mit der harten Konkurrenz der Dänen. Es kristallisiert sich

heraus, dass die Dänen, je nach Notwendigkeit, entweder volle Höhe am Wind laufen oder auch 5 bis 7 Grad abfallen, um mit voller Geschwindigkeit einen Gegner in die hoffnungslose Stellung zu bringen. Ist dieses Ziel erreicht, wird wieder die „normale“ Höhe gefahren.



Der jeweilige Gegner kann nur noch weg wenden oder versuchen nach Lee durch den Abwindkegel zu brechen. Auch werden weitere Themen, wie der Segeltrimm bei unterschiedlichen Bedingungen diskutiert. Hier hat jedoch fast jeder seine eigene Philosophie. Die Meisten fahren den Fock-Holepunkt auf dem Kajütdach und - eine Folge daraus - das Unterliek vergleichsweise weit nach Achtern ausgezogen.

Der olympische Charme von 1972 erwartet uns alle am nächsten Morgen im (von uns) ziemlich überfüllten Frühstücksraum. Heute geht's an den praktischen Teil. Geschwindigkeitsvergleiche stehen bis Mittags auf dem Programm. Je nach Windverhältnissen - es bläst bereits mit Nord-Ost 4-5 - sollen diese auch am Nachmittag fortgesetzt werden. Für die meisten von uns ist es der 1. Tag im Jahr auf dem Wasser nach dem Winterlager. Heino Haase und Siggie Busse legen mit dem Motorboot Tonnen aus, so dass wir eine gute Kreuzstrecke haben. In zweier bis dreier Teams geht es jetzt auf die Bahn. Man merkt sofort, dass alle wissen worum es geht und bringen ihre Boote in eine optimale Position zueinander, so dass jeder in ungestörten Winden fahren kann und trotzdem dicht genug am Anderen ist. Das Trainerboot begleitet jeweils ein Team auf einer Kreuz und auf einer Vorwindstrecke. Die Erkenntnisse werden gleich auf dem Wasser mitgeteilt. Es ist erstaunlich, wie gleichschnell die meisten Crews fahren. Gibt

es tatsächlich Unterschiede, wird die Vor-Wind-Strecke genutzt, um Veränderungen am langsameren Boot zu machen. Die nächste Kreuz gibt Aufschluss über Erfolg und Misserfolg des Umtrimmens. Meistens ist es nur der Fockholepunkt, der ein wenig nach Achtern oder Vorne wandern muss, um das Gleichgewicht wieder herzustellen.

Mittags laufen wir - bei mittlerweile Nord-Ost 5-6 - in Strände ein, um uns bei Dieter Kipcke mit einem schön heißen Eintopf zu stärken und wieder „aufzutauen“. Statt geplanten Startübungen für den Nachmittag beschließen wir, weiter Geschwindigkeitsvergleiche zu machen. Starten bei dem Wind belastet das Material unnötig und verspricht keinen wesentlichen Lernerfolg. Die Gruppeneinteilung wird rasch aufgestellt, so dass jeder Teilnehmer die Möglichkeit erhält sich mit jedem zu vergleichen. Zwischen 16:00 und 17:00 Uhr laufen wir dann alle - recht geschafft vom anstrengenden Tag - wieder in Schilksee ein.

Bevor es zum wohlverdienten gemeinsamen Abendessen geht, finden wir uns wieder alle bei Dieter Kipcke ein, wo uns Hans-Dieter Voss - Internationaler Schiedsrichter - mit den neusten Informationen aus den Wettsegelbestimmungen versorgt. Wortgewandt versucht er uns die trockene Materie der Paragraphen zu erläutern und berichtet dabei so manche interessante Entscheidung. Selbst die einge-

fleichten Regatta-Cracks haben hier ein „Aha-Erlebnis“ als es um das Thema illegale Fortbewegung - sprich dem klassischen „Pumpen“ - geht. So hat z.B. der Steuermann ein Aufschaukeln des Bootes nach einer Halse zu verhindern. Wobei er natürlich nicht wie wild von einer auf die andere Seite springen sollte, da dieser Vorgang selbst dann von der Jury als pumpen angesehen wird.

Wind und Wetter haben sich auch am Sonntag nicht geändert, die Sonne lacht vom Himmel und der Wind weht wieder frisch bis kräftig aus Nord-Ost. Über Nacht hat sich auch die See noch weiter aufgebaut. Nach einem kurzen Briefing mit unserem Trainer Jens Nielsen - ein dänischer Halbprofi und X-99 Segler - geht es dann zu kurzen Trainingswettfahrten wieder aufs Wasser. Für die Motorboot-Crew kein leichtes Unterfangen mit den Tonnen eine Linie auszulegen, da die Wellen doch schon recht beträchtlich sind. Nach einem „obligatorischen“ Frühstart (wie üblich mit GER 373 an der Spitze) gehen dann alle Boote auf die erste Kreuz.

Schnell stellte sich heraus, dass die rechte Seite leicht bevorteilt ist. Da es nicht immer ganz einfach ist die Signale vom Startschiff mitzubekommen (nur akustisch), kommt es ab und an vor, dass man mal eine Minute falsch liegt und dann üben kann, sich vom letzten Platz nach vorne zu arbeiten. Glück im Unglück hat relativ früh Jürgen Breitenbach, wo auf dem Vorwindgang ein Vorschoter über Bord geht, sich jedoch gerade noch am Want festhalten kann und somit nicht ganz den Kontakt zum Boot verliert. Schnell ist er über die Kante wieder an Bord gezogen.

Die verbleibenden Boote fahren eine Kurzwettfahrt (eine Kreuz, ein Vorwindgang) nach der Anderen, so dass wir am Ende ca. 10-12 Wettfahrten im Sack

haben. Bemerkenswert ist, dass es recht gute Aufholmöglichkeiten auf dem Vorwindgang gab. Da frischer bis starker Wind war, stellte sich der direkte Kurs (platt vor dem Laken) zum Lee-fass als immer besser heraus, als das Kreuzen (mit mindestens 2 Halsen) vor dem Wind.

Am frühen Nachmittag ging es dann wieder zurück in den Hafen, wo wir bei Kaffee und Kuchen oder auch einem Erfrischungs-bier zur Abschlussbesprechung auf der Terrasse des KYC in Strände zusammen kamen. Jens Nielsen berichtet, was ihm zu jedem einzelnen aufgefallen war. Jeder kommt noch mal zu Wort, um seine persönlichen Eindrücke des Trainings zu schildern. Die Resonanz ist durchweg positiv. Es wird der Wunsch geäußert, dass alle Teilnehmer diese Erfahrung an andere Regattasegler weitergeben.

Weiterhin wird angeregt, dieses Training jährlich zum Saisonstart durchzuführen. Teilnehmen können soll zukünftig jeder, der sich rechtzeitig anmeldet. Ein tatsächliches Erscheinen mit eigenem Schiff ist dann natürlich Pflicht (nicht Erscheinen wird unter Strafe gestellt) und es wird eine maximale Begrenzung der Teilnehmer geben, denn von einer Massenveranstaltung hat natürlich auch niemand etwas.

Vielen Dank an dieser Stelle an Heino Haase und Siggie Busse, die an beiden Tagen uns mit Motorbooten unterstützt haben, natürlich an Jens Nielsen unseren Trainer und seinen 11 jährigen Sohn „Rasmus“, an Ulf Kipcke für seine tatkräftige Unterstützung bei der Organisation, Dieter Kipcke für die Stellung des Motorbootes und die Versorgung im Clubhaus des KYC, sowie dem Niendorfer Yacht Club für die Stellung der Regattatonnen.

*Euer „Sporti“
Stefan FG 731*





Thorkild Lind verstorben

Ein Nachruf von Erik Andreassen

Am 21. Mai 2005 ging der Bootsbauer Thorkild Lind aus Middelfart von uns, nur 5 Monate bevor er sein achtzigstes Lebensjahr vollenden hätte können.

In der Folkeboot-Klasse ist Thorkild eine Legende, die uns für die schönen Folkeboote, die er von 1950 bis zu Beginn der achtziger Jahre in Middelfart gebaut hat, über sehr viele Jahre in Erinnerung bleiben wird.

Seine handwerklichen Fertigkeiten waren einzigartig. Heute kann man Tag für Tag durch die Häfen gehen und sich über die Boote freuen, die Thorkild Lind gebaut hat.

Vielleicht war es gerade Thorkilds besonderes Design, seine Art der Formgebung der Details, die ihn so berühmt gemacht hat. Thorkild hatte ein fantastisches Auge für Design - wie kein Anderer beherrschte er die Formgebung der Kajüte und aller Abrundungen, und zusammen mit dem wunderschönen Finish stehen seine Holzboote deshalb für etwas ganz Eigenes.

Als wir Mitte der Siebziger begannen, die Folkeboote aus Kunststoff zu bauen, war es deshalb ganz selbstverständlich, Thorkild in diese Arbeit einzubeziehen.

Die Kunststoffform wurde von F-D-541 „Tibbe“ genommen, das in seinen ersten Jahren auch das Privatboot von Thorkild und Jenny war. Und in dem ersten Glasfibrumpf baute Thorkild selbst die Innensektion und den gesamten Decksaufbau aus Holz, so dass LM Glasfiber seither von diesem Rumpf seine Form nehmen konnte.

Thorkilds große Erfahrung war ein Glücksfall für uns alle.

Als Mensch war Thorkild eine sanfte und umgängliche Persönlichkeit mit stilvollem und schlagendem Humor. In seiner Arbeit konnte er sehr temperamentvoll sein, als Perfektionist, der er war.

Er konnte sich aber auch - vielleicht zu oft - die Zeit für einen gemütlichen Schnack nehmen, wenn wir ihn auf seiner Werft besuchten.

Thorkild war ein herausragender Segler, der fähig war, in aller Seelenruhe hart abzufallen und sich in Lee eines Konkurrenten zu legen.

Ich hatte das Glück, viele Regatten mit Thorkild Lind zu segeln - zuerst mit ihm am Ruder und dann mit geänderten Vorzeichen.

Ehren wir ihn mit unserem Gedenken!

Erik Andreassen



Thorkild Lind



Haddel Jepsens "Sundari", ein beispielhaft schönes Lind-Folkeboot

Wer sich mit dem Folkeboot und seiner Geschichte auskennt, wird ganz sicher Thorkild Lind aus Middelfart in Dänemark als einen der ganz großen Bootsbauer, als einen der „Väter“ und technischen Vorreiter unserer Bootsklasse anerkennen. In zwei Jahrzehnten bis Ende der 1970er Jahre, als er sich langsam zur Ruhe setzte, baute Thorkild etwa

190 vorzügliche Folkeboote. Er gab sich dabei nicht zufrieden, wunderschöne Rümpfe zu bauen sondern entwickelte auch zahlreiche spezielle Folkebootbeschläge, die bis heute auf fast allen, auch neuen Booten zu finden sind.

„Wenn Du Dich unter Folkebooten umsiehst, werden Dir immer die Lind-Boote wegen ihrer besonders hohen Qualität



auffallen.“ sagte einmal Erik Andreassen in Anerkennung dieses formidablen Handwerkers. Viele Kenner des Folkebootes nennen Lind heute den Schöpfer der „schnellsten, besten und schönsten Folkeboote“.

Es ist bezeichnend, daß Erik Andreassen 1975 sein Lind-Folke „Tibbe“ als Modell für die Form des ersten Kunststoff-Folkebootrumpfes wählte, nach der noch heute praktisch alle GFK Folke-Rümpfe in Nordeuropa hergestellt werden. Lind Boote werden heute von ihren Eignern in be-

sonderer Weise geschätzt und gepflegt und repräsentieren am Markt einen sehr stabilen Wert. Viele Dänen und unter anderen auch Andreas Christiansen und Walter Muhs bei uns in Deutschland haben immer wieder bewiesen, daß die schnellen Lind-Schiffe noch heute schwer zu schlagen sind.

Außer seinem überragenden Talent, seinem handwerklichen Können und tiefen Verständnis von Statik und Dynamik im Holzschiffsbau hat Thorkild auch immer mit seinem feinen dänischen Humor gegläntzt.

Viel kolportiert wurde, wie er oft sagte: „Ich habe nur einen Fehler. Ich rauche nicht, trinke nicht, und ich bin auch nicht hinter Frauen her. Aber manch-

mal lüge ich ein bißchen...“ (Vgl. FolkeNews 2/2003, S. 15, Bericht vom Besuch beim Meister von Carl-Matthias Koch)



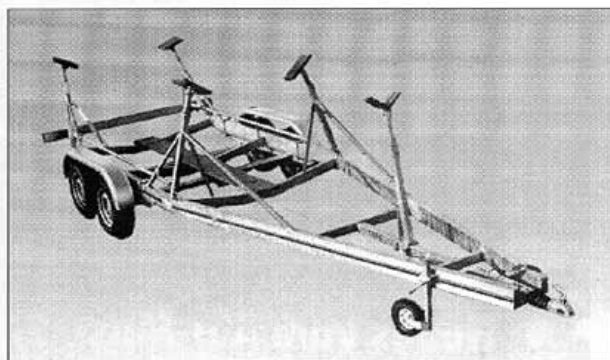
Thorkild Lind im Gespräch mit FolkeNews Autor Carl-Matthias Koch, Sommer 2003



Eine Pütting vom Meister...



Thorkild Lind schätzte stets lackierte Decks und zog sie Teak-decks vor, schon wegen des Gewichts



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

Zuschriften an ...

HARBECK Ihrem Boot zuliebe

Herrmann Harbeck, Fahrzeugbau GmbH

83329 Waging am See (08681) 40 90, Fax (08681) 40 92 09

Werksniederlassungen:

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



Mehr als 20 Jahre Folkebootreisen der Flotte Berlin zur JHV On the Road again...

von Heinz-Peter Müller

Bußtagmorgen bzw. Freitag- oder Donnerstagfrüh nach Bußtag, das Wetter meistens noch trübe und kalt, mal Nieselregen, auch schon mal Schnee, selten Sonnenschein.

Eine Gruppe drängt sich am ZOB in Berlin zusammen. Trotz des Wetters herrscht gute Stimmung. Begrüßungen mit „Hallo“ und Umarmungen, auf den Gesichtern freudige Erwartung...

Wer wartet hier, worauf freut man sich?

Es sind Berliner Folkebootsegler, die sich auf die Fahrt zur Jahreshauptversammlung freuen.

Der Bus kommt mit Driver Detlef (Detlef gehört inzwischen zum Inventar). Wenig später sind wir -On the road again-, und das seit mehr als 20 Jahren.

Viele schöne Tage und Touren ziehen in Gedanken vorbei: Die

Gastfreundschaft in Schleswig, das gute Essen im „Missunder Fährhaus“.

„Hotel Waldquelle“, wo der Kellner nicht wußte, was 1 m Eierlikör ist, bis der Busfahrer einen Zollstock holte, oder die Disco für Erwachsene in Begleitung Ihrer Eltern.

Hamburg - der Bummel über den Fischmarkt, von dem wir das Original „Fiete“ samt Akkordeon mit nach Berlin nahmen, der dann prompt „Kalinka“ spielte, als die Vopos die „Babiere“ verlangten. Jazzfrühschoppen in der Fabrik, Barkassenrundfahrt im Hafen. Der Hammer war die Übernachtung im „Hotel Interrast 2000“ auf der Reeperbahn. Einige sollen sogar Blick in einen Kontakthof gehabt haben, andere trieben ausgiebige Milieustudien, Spannung und Spaß waren garantiert. Aalsuppe im „Fleetenkieker“, die Frühschoppen auf den Museumsschiffen „Rickmer Rickmers“ und „Cap San Diego“ mit Besichtigung des ehemaligen Bananenjägers von der Bilge bis zum Schornstein. Jahre später St. Paulibummel mit Niels (Höhepunkt: Party im Silbersack).

Durch Fiete inspiriert, folgte anlässlich der JHV 1987 in Kiel ein Highlight, das den Folketourismus erst richtig ankurbelte: Die Seereise mit dem Happy Partyliner „Peter Pan“! Das hervorragende Julibord (Weihnachtsfest) sorgte für

die richtige Kondition, denn für Unterhaltung, Lifemusik, Disco und Tanz war bestens gesorgt. Obwohl abklagen auf jeder Tour angesagt ist, haben wir hier so viel Spaß wie selten gehabt, dank Maxe, der leider nicht mehr unter uns weilt, und Gaudi, die ein volles Programm ablieferten. So mancher soll lange nach seiner Kabine gesucht haben. Einige Jahre später folgte die „Nils Holgersson“.

Dann war da noch Bremerhaven mit dem einmaligen Schifffahrtsmuseum. Dort sollen doch zwei Kameraden den Namen des Hotels vergessen haben. „Fahren Sie uns bitte in das Hotel, das wie der Fernsehkommissar heißt“. „Hotel Haferkamp“ sagte der Taxifahrer und fuhr 50 m vom Hintereingang zum Vordereingang.

Travemünde ist auch nicht vergessen und die interessante Führung durch das historische Lübeck. Unsere Grünkohles in der Schiffergesellschaft erfreuen sich größter Beliebtheit und die freundliche Aufnahme im LYC. In diesem Jahr sind wir zum drittenmal dort, mit einem kleinen Umweg über Oslo mit der „Kronprins Harald“.

Auf einmal war die Wende da - wir im Strom von Trabbis usw. bei Eis und Schnee unterwegs in Richtung Konstanz. Es wurde eine unserer schönsten Reisen. Das erste Etappenziel war das „Schloßhotel Burg Vellberg.“ Burg und Ort mit mittelalterlichem Flair, auf einem Felsen über der herrlichen Landschaft gelegen. Kulinarischer Höhepunkt, das Raubritterbuffet im Kaminsaal (mir läuft jetzt noch das Wasser im Mund zusammen). Anschließend Württember-

gische Weinprobe (Spitzenweine) mit singendem Kellermeister, Bombenstimmung, ein unvergeßlicher Abend. Weiter über Europas zweithöchste Talbrücke, wir haben sie selbstverständlich auch von unten angesehen. Im altherwürdigen „Hotel Barbarossa“ in Konstanz waren einige Zimmer leider sehr kalt, sonst war es aber romantisch.

An die Sightseeingtour über Meersburg, am Bodensee entlang nach Lindau, sowie die Genüsse, die Küche, Keller und Zapfhahn in dieser Region zu bieten haben, erinnert man sich immer wieder gern. Auf der Rückreise gab es noch eine Steigerung, unser Stopover in Rothenburg ob der Tauber. Dem Charme dieser historischen, so gut erhaltenen Stadt, konnte sich niemand entziehen. Man fühlte sich ins Mittelalter zurückversetzt. Mit Landsknechtessen im Hotel „Zum Rappen“ und Tanz im zugehörigen Weinkeller (Quasimodo an der Orgel) klang der Abend aus. Auf der letzten Etappe ging im Kontrollpunkt ein Aufschrei durch den Bus - man winkte uns durch und wir brauchten zum ersten mal keine Reisedokumente vorzeigen.

Ein Jahr später war Glücksburg dran. Die Berliner Flotte hatte Kontakte zu Segelkameraden in Rostock angebahnt. Also über Schwerin mit Schloßbesichtigung, Schlenker zur Müritz, nach Rostock. Ein freundlicher Empfang in der Kellerkneipe des Schifffahrtsmuseums wurde uns zuteil. Arrangiert durch die ehemaligen Herausgeber der Zeitschrift „Der Segler“, die es leider nicht mehr gibt. Diese Verbindung brachte uns viele Artikel über unsere Bootsklasse. Die „Krönung“ war allerdings unsere Herberge - im „Haus





des Hochseefischers“. Dort herrschten strenge Regeln und raue Sitten, so waren auch die Zimmer, aber sauber - mit gerahmter und verglaster Hausordnung. Daraus ging sinngemäß hervor: Der Heimleiter hat auch das Züchtigungsrecht! Es war eben ein ehem. Seemannsheim für Hochseefischer. Wir nahmen es mit Humor und werden dieses Erlebnis bestimmt nicht vergessen.

Der Aufenthalt im „Intermar“ Glücksburg hat uns anschließend voll entschädigt, 8 Jahre später war dieses Hotel nicht mehr so erquickend. Rostock bietet aber viel, z.B. das Schiffahrtsmuseum mit seinen schönen Exponaten sollte man nicht versäumen, Warnemünde ebenso - da kommen mir automatisch unsere herrlichen Matjesessen in der „Seekiste zur Krim“ ins Gedächtnis. Ein Jahr später waren wir dann zur JHV in Rostock via Stralsund, Besichtigung der sehenswerten Altstadt und landestypisches Mittagessen im historischen Restaurant „Scheelehaus“.

Plötzlich war der Bußtag zum letzten mal offizieller Feiertag, somit vorerst die letzte Chance für einen Folke Mini-Urlaub. Inzwischen hat sich der Donnerstag als Abfahrtstermin eingebürgert. Es ging nach Essen, auf dem Weg dort hin liefen wir das noble Hotel „Burg Blomberg“ an. Zwei Tage folgten, an denen wir uns sehr wohl fühlten, die herrliche

Umgebung mit den schönen Fachwerkstädtchen ansahen und „Herrmann den Cherusker“ bestiegen (natürlich das Denkmal bis zur Plattform). Nachmittags in Schwimmbad und Sauna wurde Fitness getankt für die ritterlichen Pflichten der Abende, als da waren Metumtrunk aus dem großen Horn, das Rittermahl im Burggewölbe, zünftig wie es sich für gestandene Leut' von Rang gehört, mit allerlei Speereien und Ritterschlag und das festliche Schloßmenue.

**Bitte beachtet die
Ausschreibung von HPM
für die diesjährige Fahrt
der Flotte Berlin auf der
vorletzten Seite dieses
Heftes**

Auch das wurde später, auf dem Weg nach Oberhausen, mit Feuerschlucker u. Spektakel wiederholt. Auf der Weiterfahrt wurde das im Entstehen begriffene Westfälische Industriemuseum, die ehem. Zeche „Zollern“ besichtigt. Eine der letzten erhaltenen Zechen in bemerkenswerter Jugendstilarchitektur. Dann waren wir am Ziel, schon zum dritten mal, weil die Folkebootsegler sich hier immer besonders wohl fühlen. Die warmherzige Aufnahme und Gastfreundschaft durch den Ruhrland Yachtclub, sowie der Essener Flotte verdienen besonders lobenswerte Erwäh-

nung. Die enthusiastische Führung unseres Segelkameraden über den Bergbaulehrpfad ließ uns tief in die Geschichte der Kohle blicken. Es folgten u. a. die Reisen an die Möhne, wo wir im „Hotel Dunkel“ von der Wirtin zum Frühstück kommandiert wurden, nach Flensburg, Hamburg, Strande und Oberhausen, wobei mir unsere Essen bei Schinkenkruse, das Krabbenessen im „Alten Gymnasium“ in Husum, der Gänsebraten in der „Mühle von Goldenbow“, oder die Grünkohllessen im Rauchhaus in Mecklenburg, sowie im „Marktkieker“ in der Heide, oder der Aufenthalt in Wismar mit humoriger Stadtführung und Likedeeler-Gelage in den Gewölben der nördlichsten Sektkellerei Deutschlands, oder auch der Abend in der zünftigen Pub, mit Dixieband, in Oberhausen, in besonderer Erinnerung sind.

Der Superknaller war zwischendurch 2001 die Fahrt zum Bodensee. Auf der Hin- und Rückfahrt machten wir Station im Weltkulturerbe Bamberg, im „Hotel Residenzschloß“, die Stadtführung fand leider im strömenden Regen statt.

Aber am Abend wurden wir beim Bierkulinarium auf'm Braukeller (kein falsches Deutsch, heißt dort so) entlohnt. Es bestand aus einem 8-Gangmenue, in dem jeder Gang mit einem anderen Bier angerichtet war, das dann auch

dazu gereicht wurde, als Verdauung natürlich Bierbrand zum Abschluß. Das Ganze wurde von einem launigen Biermoderator begleitet. Ein toller Abend. Am schönen Bodensee dann JHV im Schloß Montfort, abends Bankett, sehr gut organisiert von der Flotte dort, in einem ehemaligen Kloster mit (wie kann es anders sein) Weinprobe. Auf der Rückfahrt in dem mittelalterlichen Städtchen Wolframs Eschenbach, nahmen wir Quartier in einem der ältesten Gasthöfe Deutschlands „Alte Vogtei“. Der Wirt begleitete voller Humor und Witz das Bratenbuffet, so etwas habe ich noch nicht erlebt, es wurde aufgefahren daß die Schwarte krachte - der Wirt: Damit die Berliner mal was Vernünftiges kriegen...

Es wurde natürlich nicht nur geschlemmt, wir haben viel von Deutschland gesehen bzw. kennen gelernt und viel Kultur einverleibt. Das Wichtigste jedoch, unsere Kameradschaft, auch mit den anderen Flotten, wurde vertieft.

In diesem Jahr freuen wir uns schon, wie bereits erwähnt, auf die Reise nach Lübeck über Oslo. Wer Lust hat, auch wenn er / sie nicht aus Berlin ist, kann mitkommen (soweit unser Kontingent reicht).

Dann sind wir zusammen - On the road again!

HPM



Kommt nur die Hälfte an?

Beratung und Schulung mit den
Schwerpunkten Mitarbeiter-Führung,
Teamentwicklung / Change Management &
kundenorientierte Kommunikation

Dr. Stefan Goes · Hafenstraße 33
23568 Lübeck · 0451 - 88 18 51 0
www.communicare.de


communicare
die Sprachingenieur



Dr. Hartwin Jepsen verstorben

Flotte Flensburg trauert um „ihren Haddel“

Kurz vor Vollendung seines 73. Lebensjahres verstarb am 1.6.2005 unser Flottensenioren und Freund Haddel nach tapfer ertragener, schwerer Krankheit. Bis zuletzt hat er dem Wettsegeln, vor allem im Folkeboot, seine uneingeschränkte Zuneigung gewidmet.

Doch der Reihe nach:

Schon 1963, also noch vor Gründung der Deutschen Folkeboot-Vereinigung, war Haddel stolzer Besitzer eines Lind - Neubaues, der FG 131 „Sundari“. Mein Bruder Knud und ich wurden fünf Jahre später für die Saisons 1968 und 1969 als Crew angeheuert und die Begeisterung und Freude, mit welcher Haddel die Regattasegelei betrieb, übertrug sich schnell auf uns, seine Fockaffen. Seit dieser Zeit verband uns eine herzliche, unerschüt-

terliche Freundschaft, welche sich - zu meinem Glück - auf seinen Sohn Haymo übertragen hat, mit nur dem klitzekleinen Unterschied, dass die „an Bord“ Rolle des Fockaffen gewechselt hat.

Ohne Haddels Engagement wäre die Verbreitung des Folkeboots auf der Flensburger Förde sicherlich mit gebremstem Schaum vorangegangen. Sein Enthusiasmus brachte ihn bereits 1966 zum 100 jährigen KDY Jubläums-Goldcup nach Kopenhagen, die hervorragenden Photos dieser Schwerwetter-Regattaschmückten seitdem sein Zuhause und faszinierten zahlreiche, segelbegeisterte Freunde, auch mich.

Schon 1968 gab es wieder einen Goldpokal, im dänischen Fredericia nämlich, veranstaltet

unter der Leitung des legendären Ejnar Christensen. Schon damals waren die Felder derart groß, dass man in Gold- und Silber Gruppenteilen musste. Zu unserem Bedauern segelten wir „nur“ um Silber, welches wir - und damit ist der Verfasser gemeint - auf der letzten Regatta eigentlich vergeigten, weil wir Schicksal spielen wollten, was uns Rasmus nicht vergönnte. Die abendfüllende Story dieser letzten Regatta hat Haddel immer wieder unglaublichen Zuhörern erzählt.

Als wir, die Christiansen - Brüder, dann mit eigenem Schiff antraten, sah Haddel häufig nur unseren Spiegel. Doch das tat seinem Enthusiasmus keinen Abbruch, im Gegenteil. Wenn sich die Gelegenheit ergab, nahm er uns mit „über die Dörfer“, um später seine verschmitzte Freude ehrlich mit uns zu teilen, so wie auch die Freude über unsere anderen, zahlreichen Erfolge.

Als die San Francisco Bay Folkboat Fleet zu ihrem 1. San Francisco Cup einlud,

war Haddel natürlich dabei, wie auch Bruno Splieth und Hein Dahlinger sowie Bruno Kroll und Karl Rehder. Das Folkeboot wurde sozusagen hoffähig, es war nun auch in besseren Kreisen akzeptiert und nicht mehr nur die preiswerte Segelalternative, die sich der Skandinavische Seglerverband 1942 ausgedacht hatte. Derlei Engagement war unendlich wichtig für unsere Klasse und Haddel hat es immer mitgestaltet und getragen.

Schließlich wollte Haddel dann auch einmal die Schönheit der Flensburger Förde und die Gastfreundschaft seines/ unseres Clubs, des Flensburger Segelclubs der Folkeboot-Gemeinde vorstellen und arrangierte mit dem FSC die Deutsche Meisterschaft 1974.

Der Erfolg dieser Regatta motivierte ihn, getragen auch vom unermüdlichen Engagement seiner Frau Hannalies, 1984 zum Goldpokal nach Glücksburg einzuladen. Der Erfolg war unübertroffen, es meldeten nicht weniger als 94 Schiffe.



„Haddel“ Jepsen



Bei dieser Dimension konnten Schönheitsfehler nicht ausbleiben, aber die bekanntlich nicht immer diplomatisch agierenden Folkebootsegler vergällten Haddel anschließend mit ihrer Kritik die Lust, sich auf diesem Feld weiter zu betätigen. Schade. Für mich bleibt das damalige Großereignis ein Maßstab, an dem sich viele der nachfolgenden Goldcups messen lassen müssen - und durchgefallen sind!

Seither blieb Haddels Regattasegeln auf die unmittelbare Nachbarschaft beschränkt, zuletzt die inzwischen legendäre Mittwochabend-Regatta im FSC.

Vor 3 Jahren wurde es für die 1971 erneuerte, 2. „Sundari“, FG 301, heute im Besitz von Haddels Sohn Haymo allerdings todernt, als sich ein anderer Steven durch das Vorschiff bohrte und Sundari fast versenkt hätte. Dieser Schock weckte in Haddel alle Lebensgeister im Kampf um den wunderschönen Lind-Bau. Das Ergebnis: Dank Walsted's Kunsthandwerk ist der 1,50 x 1,50 m große Flicker heute wirklich nicht mehr zu sehen.

Wir wünschten uns, dass man doch auch ihm so nachhaltig neues Leben einhauchen könnte. Denn wir Folkebootsegler aller Flotten, vor allem aber aus dem FSC, bräuchten ihn nicht so sehr vermissen. Nur gut, dass „Sundari“ uns weiter an unseren Haddel erinnern darf.

*Andreas Christiansen
Hamburg*



Laboe im Sommer: Hafengeburtstag und die „große Kanne“



Laboe hat die erste große Fete schon hinter sich. Vom 1. bis 3. Juli stieg der große Hafengeburtstag mit dem traditionellen Hein-Dahlinger-Cup der Folkeboote, Backfisch und Gospels, maritimem Handwerk, Seenotrettungskreuzer-Vorführungen, Volkstanz und Party, Party, Party. Das nächste Highlight unter

der markanten Landmarke an der Kieler Förde kündigt sich an: Die Traditionsregatta der Folkeboote 2005 des Laboer Regatta Vereins LRV e.V. ab 6. August vor dem Rosengarten. Die „große Kanne“, der Wanderpokal der DFV wird zum zweiten Mal ausgesegelt. Meldungen bitte eiligst an unseren „Alten Schweden“ Uwe

Pfuhl, Fax 04343-1411, mobil 0171-7004834 oder Laboer Regatta Verein, Postfach 16, 24233 Laboe.



DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT- MØLLER



NEW FUNCTION - NEW CLASSIC - CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

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





Frühjahrsregatten auf dem Baldeneysee: Reine Nervensache Neues von der „Banane“



Er ist zwar da, aber keiner weiß wo, wann und aus welcher Richtung und ob überhaupt. Nur so kann man nördliche Winde auf dem Baldeneysee beschreiben.

Trotzdem machten sich 22 Folkeboote auf die - mehr oder weniger - erfolgreiche Suche. „Nun mach doch mal was“ wurde ich ständig von meiner Mannschaft aufgefordert, einerseits froh, nicht selbst skippern zu müssen, andererseits überrascht, wie unterschiedlich schnell doch Folkeboote sein können. Gute Nerven waren gefragt, und zumindest Gregor Ronig hatte sie. Er segelte die erste Wettfahrt vom Start an

vorweg, wo er war, war auch Wind, und das bis ins Ziel. Im zweiten Lauf war sein Kontakt zum Wettergott etwas gestört, und so musste er Uwe Metz den 1. Platz überlassen. Der Samstagabend brachte Entspannung. Gesellig saßen Lust- und Frusttrinker beieinander und Willi, hauptberuflich Folke-Flottenmitglied, nebenberuflich Koch im YCRE, sorgte für schmackhafte und reichliche Unterlage. Am Sonntag dann wieder lange Anreise zum Startschiff.

sonderes, für Baldeneykenner ist eine mehrstündige Anreise ein sicheres Signal für ...Nordwind.

Bei Gregor hatte der Samstagabend die Nerven oder die Kondition (oder beides) offensichtlich leicht geschwächt. Aber nicht nur er, wir alle mussten zusehen, wie Till Urbach auf und davon segelte. Kommentar von Zuschauer: „Horst, beeile dich, der Till ist schon bei der Preisverteilung!“ (Da musste ich noch eine Runde segeln.)



Die Preise

Letztlich gewinnt Gregor Ronig mit den Plätzen 1, 2, und 5 die Frühjahrsregatta. Ein kleines Lied wird ihm und mir in Erinnerung bleiben: „Schni schna schnappi, schnappi schnappi schnapp.....“

Und Uwe Pfuhl beurteilt das Wochenende richtig mit den Worten:

„War doch toll bei Euch, ich bin ja nicht nur zum Segeln hier“

Das erste Wochenende im April hatte „es“: Richtiges Sommerwetter, über 20 Grad, leichtes Lüftchen und das Boot segelklar!

„Hobrian“ plätschert gemütlich seine Bahn, der erste Sherry umspielt die Zunge.... Ein guter Start in die Saison 2005 !!!

Hoffentlich wird es eine gute Saison, mit schönen Regatten und all den Erlebnissen und Begegnungen auf dem Wasser wie an Land, die wir so treffend mit „das Soziale“ umschreiben.

Wir wollen dieses Jahr in Travemünde segeln, in Glücksburg, natürlich zur Schlei, und auch Kiel-Laboe steht auf unserem Terminkalender.

Und natürlich die Regatten am Baldeneysee. Zur Frühjahrsregatta und zum Mailüftchen haben sich sogar schon auswärtige Teilnehmer angesagt. Traditionell hat „das Soziale“ bei diesen Regatten einen hohen Stellenwert, die Gäste werden auch an Land ihre Freude haben.

Das lästige Ausschreibung besorgen und Meldung versenden ist ja jetzt auch vorbei.

Unter www.wfg-baldeneysee.org kann man jetzt zu jeder Regatta „papierlos“ melden. Auch zu den Regatten der Königsreihe - Wenn das kein Service ist!

Ob wir die Meldezahlen von 2004 (34 Boote zum Ruhrland Folkeboot Finale) in diesem Jahr toppen können?



Gregor Ronig

Rainer Hasselmann und seine Crew, erste Gewinner des neu ausgeschriebenen Königscup, würden sich über starke Konkurrenz sicher freuen. Wer wohl in diesem Jahr die Füllung (11 Flaschen Sekt) spendieren muß? Als Trost bekommt er ja gute Ranglistenpunkte, und letztlich tut er ja auch Gutes für „das Soziale“.

Bis dahin, wo auch immer.

Und nicht vergessen: Die Königsreihe gehört in jeden Terminkalender!

Horst Klein



Die Sieger: Rainer Hasselmann und Crew



Berliner sauer: Sessan Pokal fällt aus!

Beliebte Regatta fällt „hinten runter“: Rainer Birkenstock macht dem Ärger etlicher Segler Luft

Etliche Berliner sind sauer: Sie meinen, der Ausfall der Regatta zum diesjährigen Sessan-Pokal sei auf gravierende Organisationsmängel zurückzuführen. Rainer Birkenstock (Flotte Berlin) erhebt Vorwürfe, die wir an dieser Stelle ohne Wertung im Wortlaut wiedergeben. Vielleicht ergibt sich daraus eine klärende Diskussion:

“Wenn man den Termin für eine beliebte Regatta in den Mai legt, auf ein Wochenende an dem vier Schwerpunkt-Regatten stattfinden (Bodensee, Lübeck, Schlei 100 Jahre SSC-Feier, Flensburg)...

Wenn man die Ausschreibung erst sechs Wochen vor der

Regatta verschickt und den Oblenuten keine zukommen läßt...

Wenn man die Ausschreibung erst kurz davor auf die DFV-Webseite stellt...

Wenn man noch knapp drei Wochen vorher auf der NFIA-Webseite liest, dass die Regatta 2005 nicht geplant ist...(wurde mehrmals darauf hingewiesen!)

Wenn man die Segler nicht rechtzeitig mit einem persönlichen Scheiben anspricht und die Kontakte zu den ausländischen Verbänden herstellt...

Wenn man noch nicht einmal

die Anzahl der zur Verfügung stehenden Boote weiß und die Versicherungsfrage erst kurz vorher klärt...

Wenn es keine Gemeinsamkeiten mit den Berliner-Flottenobleuten gibt und nicht zusammen gearbeitet wird...

Dann kann nur so ein blamables Meldeergebnis heraus kommen!!!

Warum hat man sich nicht rechtzeitig!!! mit dem Zweiten Vorsitzenden und dessen Club, der die Veranstaltung schon dreimal hervorragend ausgerichtet hat, zusammen gesetzt? Warum nicht mit den Flottenobleuten geredet?

Hier ist alles versäumt worden, was nötig gewesen wäre, um eine interessante Regatta, die Außenwirkung für unser Folkeboot gehabt hätte, erneut auszurichten.

Das schlechte Licht sollte auf die Verantwortlichen fallen und nicht auf die Berliner-Segler (Flotte), die ihre Boote zur Verfügung gestellt haben, denn sie waren „heiß“, mit guten auswärtigen Seglern zu segeln und Freundschaften zu knüpfen.

*Rainer Birkenstock
FG 504”*



Die neue Sporteinrichtung.



Wir gehen voran!

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



Folkeboat centralen a.s
KERTEMINDE

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

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



links: Tom beim Studieren der originalen Folkeboot-Pläne

Schritte auf der langen Reise zur Vollendung. Jeder weitere Tag verschliss Optimismus und Begeisterung. Er und Fred traten auf der Stelle; ihr Ziel, eine glänzende, neugebaute EIRA, schien im Staub zu zerkrümeln. Als talentierter Zeichner und Schreiber hat Tom ein fast lückenloses Tagebuch des ganzen Projekts geführt. Am 14. Mai schrieb er: „Habe heute nicht am Boot gearbeitet, aber ich habe die ganzen letzten siebeneinhalb Monate an ihm gearbeitet. Würde gerne wissen, was mich mit 15 Jahren dazu getrieben hat, mir ein völlig verrottetes, windschiefes und zerbrochenes Segelboot mit nur 4 Fuß Wohnhöhe anzulachen und obendrauf schon ein Jahr mit dem kompletten Wiederaufbau zu verbringen. Es gibt wahrscheinlich mehrere Antworten. Nur eins weiß ich sicher: Ich wusste überhaupt nicht, worauf ich mich da einließ.“ In einem späteren Eintrag erinnert er sich: „Dad sagte mir, heute wir sind im Tal der Tränen...“

Auch in Amerika werden alte Folkeboote restauriert. Im Falle des Folkebootes EIRA (US 1) betrifft es ein bootsbau- und segelsporthistorisch wichtiges Objekt. EIRA nahm wie „Blondie“ Haslers berühmte JESTER an der legendären Observer Singlehanded Atlantik Race teil (s. Kasten) und kam als eines der ersten Folkeboote nach Amerika, wo sie viele Jahre später Tom Maloney liebevoll restaurierte.

EIRAs Wiedergeburt

Von Knowles L. Pittman

Als Tom Maloney, ein 17-jähriger Highschool Schüler aus Ipswich, Massachusetts, mit seinem Folkeboot EIRA vom Eagle Hill River durch den Plum Island Sund weiter in die Atlantik segelte, fuhr er auf einem einzigartigen Stück maritimer Geschichte. EIRA ist die einzige Überlebende von 5 Schiffen, die 1960 an der zukunftsweisenden OSTAR (Observer Einhand Transatlantik Regatta) teilnahmen. Aus dieser Regatta entwickelte sich eine ganz neue Generation von 50 und 60 Fuß Hightech Segelmaschinen, die einhand über alle Ozeane und rund um die Welt rasen. Professionelle Skipper mit der Popularität von Rockstars treiben ihre Boote und sich selbst an ihre Grenzen.

EIRA wurde von Maloney und seinem Vater Fred Dowalo vor der Vernichtung gerettet und davor, möglicherweise in „Kunstobjekte“ zersägt zu werden wie Sofa Tischchen und dekorativen Wandschmuck. Fred war vor seiner Pensionierung Chemiker in der Forschung bei Polaroid und hat in einer lebenslangen Parallel-Laufbahn aus Holz Boote und Häuser gebaut. Tom und Fred trailerten EIRA also zum Greens Point Boat Yard in Ipswich und bauten im Herbst 2002 erstmal eine Foliengarage. Zwei der härtesten Winter der jüngeren Aufzeichnungen hindurch - ein Sturm nach dem andern, tiefe Fröste, Trockenheit und teilweise Überflutung des Bauplatzes durch Starkregen - sezierten sie das Boot Knochen für Knochen, verbrannten die rothen und geborstenen Teile, und begannen einen sauberen Neuaufbau. Sie erinnerten mich an die Familie Leakey, die in Ostafrika die frühesten Menschen aus fossilen Knochenfragmenten rekonstruiert hat.

Für Tom waren diese ersten Monate erste, recht unbefriedigende





Kratzen, Schleifen, hier wie dort...



Die meisten der originalen Spanten waren noch gesund.

EIRA und das OSTAR

EIRA, ein 44-jähriges Produkt walsischen Bootsbaus, war dabei, als sich eine der seltsamsten, herausforderndsten und lohnendsten Entwicklungen im Yachtsport ereignete: Beim 1960er Observer Singlehanded Transatlantic Race. Das OSTAR, wie es späterhin genannt wurde, war eine der ersten dieser Art von Einhand-Langstreckenregatten, die immer grössere und stärkere Segelmaschinen schließlich um die ganze Welt jagten, wie den 73er Katamaran PEN DUICK III, den 128 Fuß langen Dreimastschoner VENDREDI TREIZE und den Viermaster CLUB MEDITERRANÉE mit 236 Fuß. Irgendwann siegte die Vernunft und es gab verbindliche Größenparameter für die teilnehmenden 50' und 60' Open Design Einrumpf und die ähnlich großen Mehrerümpfer.

Das Rennen stieß die Weiterentwicklung von Selbststeuer- und Rollrefeinrichtungen an. Eine Flut von Neuentwicklungen bei Leinen, Kunststoffen und exotischen Materialien setzte in jenen Jahren ein, und die Fortschritte flossen in den Serienbau ein. Parallel dazu ereignete sich eine Lawine von Neuentwicklungen auf elektronischem Gebiet. Elektronische Navigationssysteme, die man von sicherem Platz unter Deck aus bedienen konnte, erübrigten die gefährliche Navigationsarbeit an Deck in nassen und stürmischen Nächten, um herauszufinden, wo und wie man nur dorthin gekommen war. Sportbootradar, Wetterinformationssysteme und globale Kommunikation wurden entwickelt, und all das ließ die Potenziale der immer-noch-fast-wie-Superman Einhandsegler weiter wachsen. Es führte auch zu neuen, mythischen Berichten von Rettungsaktionen im Südpolarmeer, irrsinnig schnellen Passagen sowie echten Tragödien. Man sollte

sich nur erinnern, dass all dies seinen Anfang nahm von der ersten Flotte von fünf kleinen, unglaublich einfachen Schiffen, die zum ersten OSTAR im Jahre 1960 starteten.

Im Jahr 1956 forderte Oberstleutnant „Blondie“ Hasler, Kriegsheld der Royal Marines, alle Interessierten zu einer Einhandregatta auf, die in jedweder Art von Booten von Plymouth, England, nach Ambrose Light vor dem Hafen von New York gehen sollte. Als Preis setzte er eine halbe Krone aus. Der erste, der die Herausforderung annahm, war der Seekartenverleger Sir Francis Chichester. Zusammen machten die beiden das Projekt publik, legten die Regeln fest und sicherten sich die Unterstützung des Royal Western Yacht Club für den Start und der Slocum Society in den USA für den Finish. Es gab fast nur die Einhandregel, die fremde Hilfe verbot.



Van Hassler installierte auf EIRA für die Hochseeregatta zwei Vorstagen, Seereling, permanente Baumstütze, Selbststeuer und viele Verstärkungen im Rigg

Damals dachten die meisten Segler, ein 25 Fuß Boot sei so ungefähr das Limit dessen, was ein Einhandsegler sich auf dem offenen Meer zutrauen könne, und die Stürme des Nordatlantik in so kleinen Schiffen herauszufordern, hielten die meisten für schlicht verrückt. Hasler wurde gefragt, ob nicht Seefunkgeräte zur Sicherheit vorgeschrieben werden sollten, doch er meinte „Es wäre wohl angemessener, als Gentleman zu ertrinken“. Drei Jahre später ging es los. Es hatte 51 Meldungen gegeben, doch am Start erschienen nur vier Boote. Alle kamen ins Ziel, das langsamste Boot nach über zwei Monaten. Haslers JESTER brauchte 49 Tage und wurde Zweiter. Howells EIRA kam nach 63 Tagen und einem Zwischenstopp auf den Bermudas ins Ziel.



Fred Dowalo und Tom Maloney, Vater und Sohn, retteten EIRA vor der Säge. Doch die Rettung hatte ihren Preis: Sie ersetzen unter anderem fünf Planken auf jeder Seite, den Kiel, Steven Stevenknie. Die Abbildung zeigt bereits eine fortgeschrittene Phase der Arbeiten, das neue Holz ist am Platz, teilweise bereits die neuen Spanten (hier noch paarweise von Zwingen gehalten). Eine Restauration "bis auf die Knochen".

Zwei große Teilprojekte nahmen fast das ganze erste Jahr in Anspruch: Fred erzählt: „Es war mir gar nicht aufgefallen, als wir das Boot kauften, kaum stand es auf Böcken an Land in Ipswich, entdeckten wir, wie schief es war. Von den Kielgängen backbords anfangen mußten wir fünf gebrochene Planken austauschen und mehrere weitere reparieren. Das ganze Rückgrat - Kiel, Wrangen, Unterteil des Achterstevens, Stevenknie und Vorsteven - mussten erneuert werden, ebenso wie alle eisenhaltigen Verbindungen. An die letzteren mussten wir hauptsächlich wegen der elektrolysebedingten Schäden am umliegenden Holz heran. Dort waren die Holzfasern stark angegriffen, und das ganze Boot war überall locker. Aber alles ging wieder schön dicht zusammen, als wir die Befestigungen erneuerten.“

Der originale Ballastkiel wurde gerettet. An die abgerissenen Enden der Kielbolzen im Ballastkiel heranzukommen, schien ein riesiges Problem. Zuerst wuchteten sie erfolglos mit einem 12 Pfund Hammer herum, dann kam die Idee. Mit einem kleinen Dreipfund-Hammer sachte aber beständig von außen klopfen, bis roter Roststaub unten aus dem Loch rieselte. Nachdem sich davon ein kleiner Haufen unter jedem Bolzenloch angesammelt hatte, rutschte das abgebrochene Bolzenende einfach herunter und fiel auf seinen eigenen Roststaub drauf.

Als Niete verwendeten sie übriggebliebene 2 ½ Zoll Kupfer Dachdeckernägel, die Fred 15 Jahre eher für ein anderes Bootprojekt eingekauft hatte. Wo ihnen Niete zu schwierig wurde, da verwendeten sie Bronzeschrauben. Schandecks- und Scheuerleisten wurde aus Teak neugebaut. Da EIRA's originales Deck aus Segeltuch über Sperrholz vom früheren Eigner Seth Emmer vor 15 Jahren frisch mit Teak beplankt worden war, hatte das recht

dichte Deck den Rest des Bootes vor Schlimmerem bewahrt. Ein anderer Faktor der Rott-Verhinderung war, dass alles Sperrholz unter Deck aus Bruynzeel war. „Da gab es erstaunlich wenig Rott“, sagt Fred. Die originale Beplankung war in Europäischer Lärche mit Reparaturen in 5/8 Zoll Zeder. Die alten Spanten sowie Kiel, Wrangen und Steven waren aus Englischer Eiche. „Wir brauchten nur zwei Spanten auszuwechseln“, erzählt Tom, „und einen davon nur weil jemand zu begeistert von seiner Supersäge war.“ Eisenschrauben, einschließlich der Kielbolzen, wurden durch solche aus Edelstahl ersetzt.

Der Auslöser der meisten Elektrolyseschäden war eine Palmer Einbaummaschine mit Batterie, Beleuchtung und Treibstoffversorgung, die ein früherer Eigner eingebaut hatte. (Der Motor war von einem weiteren Voreigner wieder entfernt worden.) Tom erinnert sich: „Das erste, was wir machten, als das Boot auf unserem Bauplatz in Greens Point angekommen war, war die Kielgänge zu entfernen, um nachzuschauen, was sich denn in der Bilge so tat. Da war ein Draht an den Ballast angeschraubt, recht kurz abgekloppt, und der lag da ganz unschuldig herum. Wir verstanden, dass das alte elektrische System hier am Ballast geerdet worden war, und das war's, was all die Elektrolyse auf dem ganzen Schiff hervorrief.“

Fred sagte: „Zum ersten Mal habe ich EIRA gesehen, als sie vor 20 Jahren in Belfast, Maine, hoch und trocken stand. Bob Porter, ein Bekannter, hatte sie gekauft, und ich half ihm damals, das Boot zu seinem Liegeplatz, zum Ipswich Bay Yacht Club, zu verholen. Ich habe nie vergessen, wie toll das Schiff segelte.“

Fred ist ein Bär von einem Kerl von 1,90 und wiegt knapp 120 Kilo; er wohnt an Bord seiner BANTRY BAY, einem 44' Kutter von



Edson Schock, im Hafen von Gloucester. In früheren Jahren hatte er dieses Schiff ebenfalls über zwei Winter restauriert, und zwar an derselben Stelle in Greens Point, wo es später an EIRA ging.

Tom lebt bei seiner Mutter auf Ipswich Neck über der Yacht-Reede des Plum Island Sound. Er besitzt außerdem und segelt allein eine International 110, eine 24' Stricknadel, die Ray Hunt entworfen hat, und die er mit seinem Vater zusammen vor der Verrottung in einem Nachbargarten gerettet hatte. Er hat schon mehrere Seetörns mit einem Freund der Familie in Maine gemacht und als bezahlte Deckshand auf Dickerson 36 und Hinckley 48 Chartersyachten von Gloucester aus angeheuert. Trotz reichlicher Gelegenheit zum Segeln war er jedoch immer gierig danach, einmal mit seinem eigenen Boot auf Törn zu gehen „weg von der Küste, zwischen die Inseln, und mal mit den Leuten da draußen tanzen gehen“.

Außer der Weißbeiche für neue Spanten und Wrangen und Mahagoni für Schanzkleider und Leibungen, wo Wasserecken entstanden



Das neue Ruder wurde besonders liebevoll aus „Salisbury Teak“, der lokalen Robinie und Zedernstreifen nach den originalen Folkeboot Plänen gebaut und nur klar lackiert, um die schöne Maserung nicht zu verstecken.

waren, wurden die wichtigsten tragenden Teile für EIRA statt aus Eiche aus Black Locust (Robinie). Die Robinie wurde bei Bartlett's Sägewerk in Salisbury, Massachusetts eingeschnitten, wo der Sägemeister die Robinie ganz einfach als „Salisbury Teak“ bezeichnet. Eines der Teile, die Bartletts zuschnitt, war das Stevenknie aus einem Robinienast, der während eines Gewittersturms auf den Parkplatz von Norm's Sandwich-Shop im nahen Rowley gefallen war. Zu der Zeit nahm Fred meistens sein Frühstück bei Norm's ein, und er erkannte beim Kauen, dass der Windbruch-Ast gerade die richtige Größe und Form für das Stevenknie hatte. Bartlett schnitt es auf Maß und Fred passte es mit Zimmermannsaxt, Elektrohobel und Exzentrerschleifer genau ein. Es passte wirklich perfekt und war gleich fertig zum Einbau, mit glatten Flächen für

Kiel und Achtersteven und vielleicht vier bis sechs Zoll durchschnittlicher Dicke.

EIRA's originaler Großbaum fehlte, genauso wie das Ruder und die Pinne - die hingen möglicherweise schon bei irgendeinem Kuriositätensammler an der Wand. Mit der Hilfe von Val Howells, dem ersten Eigner und Skipper beim ersten OSTAR, ergatterten sie einen Satz Folkeboot-Originalpläne von der Internationalen Klassenvereinigung NFIA. Im Zelt malten sie die Formen für die vier senkrechten Planken des Ruders. In die vertikalen Säume legten sie Streifen von 3/8 Zoll Zedernholz und verbanden dann die Planken und Riemchen mit vier horizontalen Verschraubungen. Ruder und Pinne sind aus noch mehr „Salisbury Teak“ und die Maserung unter der klaren Hochglanzlackierung kommt ganz besonders hübsch zur Geltung.

Ein brandneuer Großbaum aus Fichtenholz sollte die optimale Biegsamkeit und Festigkeit aufweisen, und so laminierte Fred, anstatt das übliche Sitka Holz zu verwenden, den Baum aus Dickschicht-Furnierstreifen aus einer einzigen Gerüstbohle lokaler Fichte. Dieses Holz ist in Neu England verbreitet, viel preiswerter als die echte Sitka Variante, die immer rarer und teurer wird. Gerüstholz muß per Gesetz astfrei sein, und so werden Gerüstplanken in den Sägewerken als besonders hochwertige Ware aussortiert und behandelt.

Während ich dies schreibe, sind EIRA und ihr junger Eigner längst aus dem „Tal der Tränen“ herausgesegelt. Es gibt immer noch eine Menge zu tun: Feinarbeit am Rigg bis Tom zufrieden ist; Einbau der rudimentären Wohneinrichtung wie Kojen, Schapps, ein Pantryblock und so weiter. Aber das ist alles für den Spaß, ohne die typischen nagenden Sorgen, ob zum Beispiel die Löcher für die Kielbolzen auch perfekt fluchten. Es wird wohl noch eine kleine Weile dauern, ehe Tom wirklich auf den Inseln tanzen geht, aber er ist auf dem allerbesten Wege.

Knowles L. Pittman veröffentlichte diesen Artikel in der Zeitschrift „WOODEN BOAT“ Nr. 180, September/Oktober 2004, freute sich über unser Interesse und erlaubte den Nachdruck dieser Übersetzung.

Alle Fotos reproduziert mit freundlicher Genehmigung von Gail E. Anderson

Der Folkeboot Baum aus ALUMINIUM

Exzellente Beschläge
verwindungsfest
biegesteif
leicht

Haase Segel
Gneversdorfer Weg 9
23570 Travemünde
Tel.: 04502-2038 Fax. 2315
www.haase-segel.de
e-mail: info@haase-segel.de

FOLKE SPARS

by John Mast & HAASE SEGEL



Liebe Folkebootsegler: Könntet Ihr mir bei den Erinnerungslücken zu meiner Biografie aushelfen?

Auf Kiel gelegt wurde ich, F GER 419, 1979 in der LM-Werft. Erik Andreassen hat mich dann als Ausbauschale zur Kunya-Werft in Neustadt in Holstein geschickt, heute heißt sie Ancora-Werft.

Mein erster Eigner, vermutlich ein Herr Pahlke, hatte mich dort in Auftrag gegeben. Er wollte ein nordisches F-Boot in Kunststoff mit Einbaudiesel und nach eigenen Wünschen ausgebaut. Ich hatte damals Bug- und Heckkorb, Seereeling, Sprayhood und sogar ein stilles Örtchen unter Deck... Angeblich hatte er vor, über die Kanäle ins Mittelmeer zu

ein Antrag auf Ausstellung eines Verbandszertifikates für Wassersportfahrzeuge des DSV unbekannten Datums. Da steht, dass ich unter dem Namen „Sagitta Maris“ von Klaus Pfeil aus Bad Sooden-Allendorf unter dem Stander des Wasserski- und Segelclubs Eschwege gesegelt wurde -ich weiß aber nicht mehr, wo. Irgendwie kam ich dann an die Schlei, wo ich von Dr. Hinkelmann unter dem gleichen Namen gesegelt wurde. Ich lag bei Henningsen und Steckmest.

2001 hat mich mein jetziger Eigner zu sich genommen, Lasse Johannsen. Der von den zwei Reiseberichten aus den vergangenen Folke-News. An



Marjellchen auf Törn - Berichte in den FolkeNews I/04 und III/04

sonst sehe ich fast wie die anderen Folkes aus. Ich heiße jetzt

früheren Bekannten melden sich gar nicht mehr bei mir. Oder vielleicht doch?

„Marjellchen“ sucht nach ihrer Geschichte

schippren, ob er je dort war, weiß ich nicht mehr - es würde mich aber sehr interessieren. Die nächste Gewissheit über mein Leben gibt mir

der Schlei hatte ich zuletzt ja mehr an Land gestanden, aber jetzt ist wieder regelmäßig Segeln angesagt. Obwohl, den Motor habe ich noch - aber

Marjellchen und bin in Kiel-Schilksee zu Hause, Steg 8. Irgendwie ist es aber verdammt schwer, sich an alles zu erinnern und meine Voreigner und

Meldet Euch doch bitte bei Lasse Johannsen, lassoj@gmx.de

*Danke,
Euer Marjellchen*



Nord. Folkeboot
segelfertiges Holzboot
Top Zustand,
teilweise neuwertig
2 Satz Segel, Teakdeck,
umfangreiche Ausrüstung,
Elektronik,
AB 8 PS Yamaha
25.000 Euro VB
Tel. 0461-37200 (Jürgensen)

FOLKEBOOT F-Ger 284
Lind-Bau, Lärche auf Eiche
mit neuem Spruce-Mast,
Teakdeck neu,
Cockpit dunkles Mahagoni,
Plath-Kompass, Sailor UKW,
AB Yamaha 5 PS, Echolot, GPS,
Logge, BSH-Beleuchtung, Persennige,
Küchenbude, mit Pütt und Pann,
1-A Zustand,
LP Kiel
Tel. 0511-888008

Nordisches Folkeboot
FG 553 BJ 1985
Bootswerft Dittrich, Eckernförde
Weißer GFK-Rumpf, Aufbau und Innenausbau
Mahagoni, Teakdeck
Holzmast, Holzgroßbaum inkl. Segel,
Sailtainer inkl. Großsegel, Fock mit
Fockpersenning, durchgehende Cockpitpolster,
Sommerplane, Anker, Festmacher, Zubehör (inkl.
Tragegurte für Kran) Tandemtrailer,
alles in gutem Zustand.
Komplettpreis EUR 17.500
Dieter Wagener, Sellerweg 9,
59581 Warstein-Belecke, Tel. 02902-7353



Secondhand Yachten: „Der Weg zum sicheren Kauf“

...oder wie ich garantiert nicht zu einem neuen Schiff komme!

Auf der Suche nach einem neuen Schiffchen weiß man meist schon, nach welchem Typ man sucht. Um etwas sicherer zu gehen, wollte ich vor der großen Investition einen Ratgeber.

So stieß ich auf das Buch *Secondhand Yachten* von Michael Naujok. Flugs im Internet bestellt lag das Buch prompt im Briefkasten und wurde entsprechend erwartungsvoll verschlungen.

Zunächst legt der Autor dar, weshalb ein Gebrauchtboot-kauf von Vorteil sei. Die Erkenntnis teilend, dass Gebrauchtboote preiswerter sind als Neuboot, kam er auch zugleich auf die Nachteile zu sprechen. Leider mit pauschalen Phrasen „Nicht alles Gold was glänzt“ und nicht minder banalen Ratschlägen, die jeder Käufer eines gebrauchten Autos ebenso beherzigen würde, geht es auch schon weiter mit der Vorstellung geeigneter Schiffe.

Hier zeigt der Autor dann einen durchaus guten Querschnitt gängiger Schiffe.

Seltene Exoten bleiben aussen vor. Stattdessen werden Dehlers, Etaps, Friendships, Sunbeams, Bavarias, Waarschips, H-Boote und natürlich auch das Folkeboot vorgestellt. Anstelle der Infos, die den potentiellen Käufer interessieren würden wie z.B. wie lange wurde der Folke GFK-Rumpf bei LM-Boats gefertigt, wann wurde die Produktion nach Estland verlagert, sind Osmoseschäden bekannt geworden, worauf ist beim Kauf evtl. im Hinblick auf Holzmast und Jumpstagspreise zu achten, wie sind Marieholm, IF und Folke verwandt und technisch vergleichbar, wird hier zum x-ten mal die Story um die Ausschreibung eines gemeinsamen Entwurfes für



ein preiswertes Boot erzählt. Die Geschichte gibt es auch auf der Folkeboot Homepage und sonstwo. Eine Kaufberatung ist das nicht.

Auf den nächsten Seiten geht es endlich los: Die häufigsten Probleme gebrauchter Schiffe werden abgearbeitet. Zunächst GFK-Rümpfe und ihre mälischen Macken: Die Kernaussage, dass man Innenbeschädigungen des Laminates von aussen nicht sieht, ist ja einleuchtend, dass aber in jedem Falle eine Widerstands-, Ultraschallmessung oder Thermographische Begutachtung des Rumpfes an Land durch einen Sachverständigen zu empfehlen sei, halte ich für übertrieben. Klar: wenn ich mir eine Hallberg Rassy für 200.000,- EUR zulege, lasse ich auch mal eben ein Gutachten erstellen. Für ein gängiges Schiff, von dem über Jahrzehnte abertausende produziert worden sind und niemals ein Osmosefall bekannt geworden ist, halte ich die Empfehlung solch aufwendiger Gutachten nicht für zielführend.

Dann kommt der Autor zum Motor. Wie auch im Rest des Buches zeigt der Autor alle erdenklichen Stellen auf, an denen man checken kann und wo Leckagen oder dergleichen

Michael Naujok:
Secondhand-Yachten - Der Weg zum sicheren Kauf,
Delius-Klasing Verlag
Bielefeld 2004,
ca. 160 Seiten,
ca. 190 farbige Abb.,
Format 17x24cm,
gebunden, 24,90 EUR,
ISBN 3-7688-1557-9

zu vermuten sind. Dabei wird wieder mal auf die immensen Folgekosten hingewiesen, die ein nicht erkannter Fehler zur Folge hat. Dass dies im Falle von Rissen an den Püttings, einem echten Osmoseschaden, durchaus so ist, ist unstrit-

tig. Jedoch nicht bei kleinen Schäden an unbelasteten Teilen. Das aufgeführte Fehlerpotential von Schiffen im Buch reicht jedenfalls aus, um einem den Traum von einem Gebrauchtboot relativ schnell auszutreiben.

Zum guten Schluss rät der Autor noch, sich anhand des Buches eine Prüfliste zu erstellen, mit der man ein Boot begutachten könne. Die Checkliste kann ich mir aber auch mitsamt Muster-Kaufvertrag auf den Internetseiten der Zeitschrift „Palstek“ kostenlos herunterladen und habe 24,90 EUR gespart.

Rainer Hellmann

Die Folkeboot Segel - mit den eingebauten Vorteilen

- Großsegel aus Contender 8,52oz, langlebig und reackfest
- Fock aus Square Ripstop 305g/qm, langlebig und reackfest
- formstabiles Profil
- Auf Wunsch an Ihre Mastkurve angepasst

HAASE SEGEL

Der Segelmacher Ihres Vertrauens.

Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde
Telefon 045 02/2038 • Telefax 045 02/2315
www.haase-segel.de • E-mail: info@haase-segel.de



Kurznachrichten aus den Flotten

Die FolkeNews Red. braucht Euch als Korrespondenten in den Flotten. Es gibt was Neues - Email genügt: presse@folkeboot.de

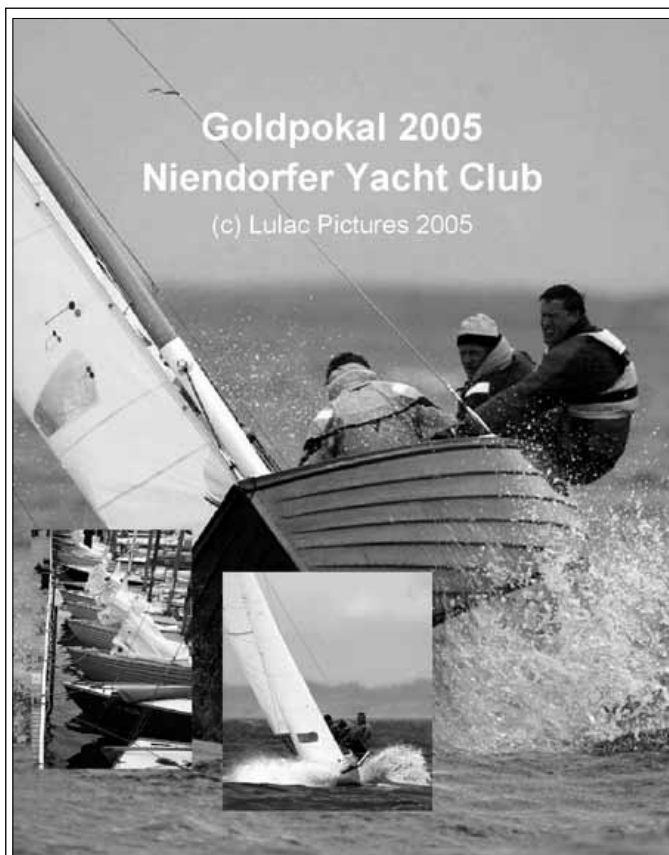
FLOTTE LÜBECK:

Neu: Der FolkeAktiv Cup FAC wendet sich an alle Folkesegler der Flotte Lübecker Bucht mit der Idee, die Aktivitäten rund um unser Boot zu honorieren und so auch die zu erreichen, die nicht ausschließlich auf der Regattabahn unterwegs sind. Der als Wanderpreis vorgesehene FAC ist leicht „tourenlastig“. Bewerben kann sich jeder, und bei den Regatten muss es sich nicht um Wertungsregatten von vermessenen Booten handeln, es könnte z.B. auch die Teilnahme an der Max Oertz Regatta gewertet werden. Gewertet werden alle Aktivi-

täten von Ende Oktober des Vorjahres bis Ende Oktober des laufenden Jahres. So können auch Winteraktivitäten, wie eine gelungene Sanierung eines alten Holzfolke berücksichtigt werden.

Die Bewerbung muss bis spätestens Ende der ersten Novemberwoche des laufenden Jahres beim Flottenchef eingegangen sein, und der Cup soll dann anlässlich des alljährlichen „Grünkohlens“ vergeben werden.

Die Bewerbungsunterlagen werden rechtzeitig auf unserer Homepage unter dieser Rubrik veröffentlicht.



Professionelle Fotos vom Goldcup 2005

Lulac Pictures offeriert exklusiv die allerbesten Fotos vom Goldpokal auf CD ROM. Der Unkostenbeitrag beträgt 15 EUR, eventuelle Überschüsse gehen zum Dank für die Gastfreundschaft an die Jugendabteilung des Niendorfer Yachtclubs. Die CD ist zu bestellen über Stefan Rosehr per email SRosehr@edvs.de oder Telefon 04 51-4 00 55 55

Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Gert Schulte
Markstr. 2, 59174 Kamen
Tel. 02307-73958
Bootseigner FG 844
Flotte Möhnesee

Rolf Paulus
Peterstr. 73, 26931 Elsfleth
Tel. 04404-2340
Bootseigner FG 548
Flotte Bremen

Manfred Mohr
Säntisstr. 9, 12107 Berlin
Tel. 030-7413409
Bootseigner FG 357
Flotte Berlin

Thomas Stuhr
Soltaustr. 33, 21029 Hamburg
Tel. 040-7240247
Bootseigner FG 1016
Flotte Lübeck

Kurt Mehring
Wacholderweg 24, 46242 Bottrop
Tel. 02041-51367
Bootseigner FG 727
Flotte Essen

Klaus Gülzow
Funkstellenweg 20, 24159 Kiel
Tel. 0431-373095
Bootseigner FG 474
Flotte Kiel

Hans-Peter Hafke
Rathenastr. 6, 23568 Lübeck
Tel. 0451-7079433
Bootseigner FG 473
Flotte Lübeck

Detlef Jahrmarkt
Lelei 53, 45259 Essen
Tel. 0201-465001
Bootseigner FG 713
Flotte Essen

Kai Wolgast
Eichenstr. 84, 20255 Hamburg
Tel. 0173-6195023
Bootseigner FG 445
Flotte Kiel

Martin Eichhorn
Am Toft 4, 24852 Sollerup
Tel. 04609-316
Bootseigner FG 302
Flotte Schlei

Markus Berndt
Tauroggener Str. 42, 10589 Berlin
Tel. 030-34302773
Bootseigner FG 429
Flotte Berlin

Traute Genthe
Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel
Tel. 0431-372236
Flotte Kiel

Sören Koch
Harmsstr. 71, 24114 Kiel
Tel. 0178-3523161
Bootseigner FG 579
Flotte Eckernförde

Ute Viehausen
Möllenberg 9, 45239 Essen
Tel. 0201-405883
Bootseignerin FG 369
Flotte Essen

Markus Buck
Holunderweg 52, 42111 Wuppertal
Tel. 0202-772962
Bootseigner FG 797
Flotte Essen



Willkommen
in der Deutschen Folkeboot-
Vereinigung!

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



Heini meint ... Fachkenntnis ?



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

Schön wär's!

Wieviel Fachkenntnis braucht der Segler? Was kann man selber und was „läßt man machen?“. – Ketzerische Fragen, möglich.

Nun, segeln muss man schon selber. Mal recht und mal schlecht. Mal nur bei gutem Wetter mit sanfter Brise, mal auch etwas rauer. –

Aber was sollte man noch können, was verlangt der Umgang mit dem Boot, das ja mehr als ein „Tennischläger“ oder ein Paar Skier ist, sonst noch dem guten Segler ab?

Da wäre der Umgang mit dem Material. Bootspflege und Überholung? Keine Zeit? Wenn man im Sommer segeln kann, sind im Winter sicher zwei bis drei Wochenenden drin zum Pflegen des Bootes. Das ist schöner als der Auftrag an die Werft bei jeder Kleinigkeit. Also: Schleifen und Lackieren können, desgleichen Unterwasseranstrich, Polieren, vielleicht sogar mit Harz umgehen, Teakdeckpflege, Mastpflege auch beim Alumast, es gibt

so allerlei. – Und wie sieht es eigentlich mit den seemännischen Fähigkeiten aus?

Wer im Club kann denn die wichtigsten Knoten, wer kann spleißen? Da wird die Luft aber dünn! Ich weiß, dass es eine Menge Segler gibt, die hier nicht rot werden müssen. Die auch mit Motor und Elektrik fertig werden, selbst wenns schwieriger wird.

Aber die Zahl derer, die „machen lassen“ ist bestimmt größer. Und da sei die Frage erlaubt, ob denn das Kümmern, das Handwerkern am eigenen Boot nicht ein Bestandteil des Segelsports ist, etwas Befriedigendes und – gemeinsam mit Kameraden im Winterlager – auch ein schönes Gemeinschaftserlebnis.

So haben wir es schon vor Jahrzehnten gehalten und empfunden. Und nie bereut, auch wenn uns manchmal der Pinsel festgefroren ist. –

Sehen wir uns mal die Winterlager, besonders die im Freien, an. Da gibt es eine Menge fachgerecht

gelagerter und abgedeckter Boote. Und eine Menge (größer??) von Booten, die schauerhaft dem Winter ausgesetzt sind. Mit Beulen im Unterwasserschiff von schlecht eingestellten Stützen, mit flatternden zu dünnen Folien-Planen, mit Wasser in Cockpit und sogar Bilge. Lieblos – genau das Gegenteil zu liebevoller Pflege. Muss ich das definieren? Jeder, der die Segelei und sein Boot liebt, versteht mich auf Anhieb. Lasst uns – wo nötig – nachdenklich werden und unserem Boot das angedeihen lassen, was wir im Sommer schließlich von ihm erwarten. Und die seemännischen Fähigkeiten kommen unserem Boot und uns selber auch zugute. Wer das kapiert, verabschiedet sich endgültig vom Status des Schönewetterseglers, des bloßen „Clubmitgliedes“. Wäre schön!

In diesem Sinne – mit dem Wunsch für etwas Nachdenklichkeit im nächsten Winter – verbleibt

Euer Heini



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung und Verbreitung durch Mitteilungen und die viermal jährlich erscheinende Klassenzeitung FOLKE NEWS
- Information der Medien
- Erstellung von Regattaterminakalender 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 Probesegelein etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender

Dr. Karl-Peter Nielsen
Jägerstr. 13a, 12209 Berlin
030/32 27 96 70, Fax 030/32 79 67 27
dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

2. Vorsitzender

Klaus Löffler
Sandstr. 36, 13593 Berlin, 030/3 62 60 01

Kassenwart

Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
041 01/4 61 33
hans-juergen.heise@kabeldeutschland.de

Sportwart

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

Pressewart/Redaktion

Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
025 32-70 90, Fax 025 32/70 91
presse@folkeboot.de

Technischer Obmann

Christian Goecke
Kölner Str. 14a, 58332 Schwelm
Tel. 023 36/150 88 o. 023 36/47 90 10
Tel. Büro 023 36/47 90 17
christian.goecke@goecke.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres
Eigner
Mitsegler
Schüler, Studenten
Jugendliche

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

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

Berlin

Michael Rhodus
Pasedagplatz 3-4, 13088 Berlin
Tel. 030/92 37 81 57 o. 01 72/796 50 66
info@rhodus-steuer.de

Bodensee

Norbert Herrmann, Tel. 075 41/98 19 45
Mozartstr. 4, 88097 Eriskirch
E-Mail No. Herrmann@t-online.de

Eckernförde

Hinnerk Blenckner, Tel. 043 51/4 62 42
De grüne Weg 6 A, 24367 Osterby
h_blenckner@mediaprint-nord.de

Essen

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

Flensburg

Holger Reimer, Marienhof 5, 24931 Flensburg
Tel. 04 61/1 50 38 38 o. 01 71/496 50 50
h-reimer@foni.net

Hamburg

Jan Kowitz, Tel. 040/8 80 27 41
Corneliusstraße 1, 22607 Hamburg,
jan@ponyhuetchen.de

Kiel

Ulf Kipecke, Tel. 043 21/52 89 95
Looper Weg 20, 24536 Neumünster
rakipecke@t-online.de

Lübeck

Heino Haase, Tel. 045 02/20 38, priv. 41 94
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
heino.haase@haase-segel.de

Mölnese

Christian Goecke, Tel. 023 36/1 50 88,
Tel. Büro 023 36/47 90 17, Fax 47 90 10
Kölner Str. 14 a, 58332 Schwelm

Mecklenburg-Vorpommern

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

Impressum

Schlei

Walter Muhs, Tel. 046 21/2 55 59
Mönchenbrückstr. 3, 24837 Schleswig

V-Mann Folke Junior:

Hartwig Sulkiewicz, Tel. 044 51/27 92
Am Sande 29, 26316 Varel

FOLKE NEWS

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

Herausgeber:

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktion und Anzeigen:

Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
025 32-70 90, Fax 025 32/70 91
presse@folkeboot.de

Satz und Druck:

Druck-Center Uwe Mussack
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 046 61/22 44, Fax 046 61/51 86
www.druck-center.de
info@druck-center.de

Bezugskosten:

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 31. 08. 2005

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

Hamburg
Rolf Polläh, Hamburg
Telefon: 040/82 72 10

Kiel

Fritz Lübke, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 043 49/90 97 98

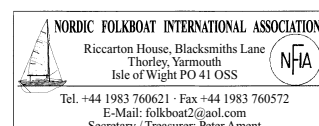
Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Mölnese, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde
siehe Flotten-Obleute

iits gmbh

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

INTERNET-LINK:

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



Die FOLKE NEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?

- ☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eigergemeinschaft ☐ 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



Ostseekreuzfahrt nach Oslo



Ausschreibung

Reise der Berliner Folkebootsegler anl. der JHV der Deutschen Folkebootvereinigung in Lübeck

Liebe Folkebootfreunde,

nach der schönen Reise in's Binnenland steht in diesem Jahr die Küste auf dem Programm und es ist an der Zeit, mal wieder in See zu stechen. Mit der „M/S Kronprins Harald“ der Color Line wurde ein Schiff mit Flair gefunden, das noch dem „Musikdampferambiente“ entspricht.

Reiseverlauf:

Donnerstag: Busfahrt Berlin – Kiel, Einschiffung am Oslokai, Seereise nach Oslo,

Freitag: Stadtrundfahrt in Oslo u.a. mit Wikingerschiff-Museum und Sprungschanze Holmenkollen, Seereise nach Kiel,

Sonnabend: Busfahrt nach Lübeck, Teilnahme der Mitglieder an der JHV. Für Damen und Gäste voraussichtlich „Süße Stunden bei NIEDEREGGER“ mit Besichtigung des Marzipan-Salons.

Am Abend Folkeboottreffen im Ratskeller,

Übernachtung im Hotel Alter Speicher,

Sonntag: Rückfahrt nach Berlin, Mittagessen in einem Landgasthof.

Gäste sind wieder herzlich willkommen.

Reisekostenbeitrag

Kabinenkategorie Doppel.

**** Innen 315,-- €**

***** Innen 345,-- €**

***** Außen 375,-- €**

Einzelkabinen- / zimmerzuschlag 103,-- €

Enthaltene Leistungen

Busfahrt Berlin-Kiel-Lübeck-Berlin

Schiffsreise Kiel-Oslo-Kiel, 2 Übernachtungen in der gebuchten Kabinenkategorie, 2 x Frühstücksbuffet, 1 x 3-Gangmenue, 1 x Weihnachtsmenue, Stadtrundfahrt in Oslo, 1 x Übernachtung / Frühstücksbuffet in Lübeck, Mittagessen auf der Rückfahrt in einem Landgasthof.

Reisetermin : Do. 17.11. – So. 20.11.2005 ,

Stornierungsgebühr (wenn kein Ersatz gefunden wird) ab 01.07.05: 100,-- €.

Ab 01.10.05 100 % des Reisepreises. Änderungen vorbehalten. Die Durchführung erfolgt gem. den Reise- / Beförderungsbedingungen der Beförderungsunternehmen, bzw. den Geschäftsbedingungen der Beherbergungsunternehmen. Ohne jegliche Haftung des Ausrichters.

Herzliche Folkebootgrüße Ihr / Euer

HPM - Heinz- Peter Müller

Buchungsanschrift : HPM Yacht- u. Immo. GmbH Heinz – Peter Müller
Scharfe Lanke 79a, 13595 Berlin

Tel. 362 47 62 , Fax. 362 60 50
e-mail : hpm-immo@arcor.de



M/S Kronprins Harald
Königlich reisen



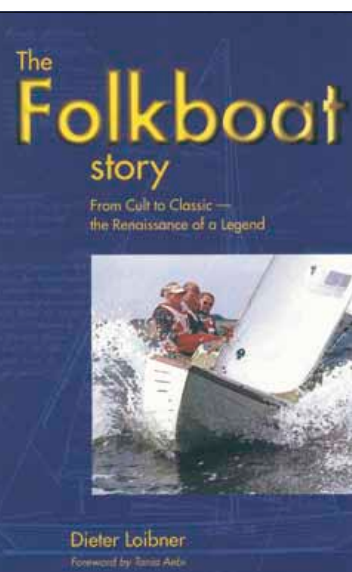


Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



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



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

Aus Rückläufern können wir anbieten:

Folke-News 1998, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Folke-News 1999, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Bauvorschriften (in englischer Sprache)	Euro 10,00
Riggplan einzeln (sonst in Bauvorschrift)	Euro 5,00
① Anstecknadel	Euro 12,00
③ Folkebootstander	Euro 9,50
④ Folkebootaufnäher	Euro 7,50
⑤ Autoaufkleber	Euro 1,50
⑥ Base-Cap	Euro 11,00
⑦ Weste	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 telefonischen Wege unter der Rufnummer 041 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 24 (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.