

FOLKE NEWS

Nummer 1/2014
1. Quartal

7,50 €

72 Jahre
Folkeboot



Besuch bei der British Folkboat Association
Unsere Bootsnamen
Sommerfahrten nach Schweden
Eine Geschwaderfahrt mit drei Folkebooten
Tursejler Tipps



Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Britta und Michael-Max Piepenbrock

*Thomas Henkel und Antje Schmidt
Bootseigner FG 104 Sterne
KS Flotte Bodensee*

*Peter Peinemann
Flotte Bodensee*

*Wolfgang Schröder
Bootseigner F DEN 174 La Nonna*

*Lisa Müller
Bootseigner FG 307 TZEFIX
Flotte Mecklenburg-Vorpommern*

*Felix Leuschner
Bootseigner F DEN 505 Kvik
Flotte Hamburg*

*Wolfram Schmittel
Bootseigner FG 657 Nigella
ESV 86 Flotte (Edersee)*

*Dr. Fabian Moebius
Bootseigner FG 430 Via mea
SVSt Flotte Berlin*

*Johannes und Felix Rathgens
Bootseigner FG 732 Mañana
PTSK Flotte Schlei*

*Christian Reuter
Bootseigner FG 712 Moppedreng
MSC Flotte Hamburg*

*Lars Mittelbach
Bootseigner F GER 1012 Carvena
Flotte Hamburg*

*Werner Buch
Flotte Schlei*

*Ulrich Lenßen
Bootseigner FD 609 Rübe
EYC Flotte Essen*

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

Online-Archiv und Fotos

Fotos für die FolkeNews

Wir freuen uns weiterhin über eure Berichte und Fotos. Fotos benötigen wir so, wie sie von der Kamera aufgenommen wurden, nicht bearbeitet und nicht verkleinert. Sonst fehlt es an Auflösung und Farbe.

Bitte schickt uns weiterhin eure Fotos per E-Mail an folkenews@sendtodropbox.com. Dahinter verbirgt sich ein Dienst, der die Nachrichten und Anhänge, beliebig groß, direkt auf unseren Computern ablegt. Achtet bitte darauf, dass euer E-Mail-Programm die Bild-Anhänge nicht automatisch verkleinert.

Archiv

Zurück bis 2003 kann unsere FolkeNews auf unserer Homepage www.folkeboot.de als PDF gelesen werden. Unter der Rubrik Service finden alle Lesewütigen die vergangenen Ausgaben im Bereich Presse und Öffentlichkeitsarbeiten. Die jeweils letzten Ausgaben erscheinen dabei aber bewusst verzögert.

Übrigens: Wer lieber das gute Papier in den Händen halten möchte, kann viele Ausgaben bei unserem neuen Kassenwart Norbert anfordern. Kontaktdaten siehe letzte Seite Impressum!





Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

In diesen Tagen endet zum Glück die segellose Zeit. Der milde Winter und der früh einsetzende Saisonbeginn ermöglichte nicht nur Lackier- und sonstige Renovierarbeiten an unseren Booten, sondern wir können in diesem Jahr auch die Saison entspannter angehen als in den letzten Jahren. Auch die eine oder andere Trainingseinheit vor den ersten Regatten scheint dieses Jahr drin zu sein...



Im Regattabereich stehen aufgrund der im Januar vom DSV beschlossenen Ordnungsvorschriften erhebliche Änderungen ins Haus. Hintergrund: In der neuen RO erhält eine Wochenendregatta (unabhängig vom Streicherergebnis) erst ab 4 gesegelten Wettfahrten den Multiplikator von 4. Bei Veranstaltungen, die über 3 und mehr Tage gehen, sollte in der Ausschreibung stehen, dass es erst ab 6 gesegelten Wettfahrten einen Streicher gibt, da es dort erst ab 6 gesegelten Wettfahrten den Multiplikator von 5 gibt. Das bedeutet, dass die ausrichtenden Vereine in den Ausschreibungen niederlegen müssen, dass bei Wochenendregatten im Punkt Wertungen es erst ab 5 gesegelten Wettfahrten einen Streicher gibt. Bei Unklarheiten, setzt Euch bitte mit unserem Sportwart in Verbindung.

Außerdem möchte ich noch auf unser Offenes Training und Ranglistentraining im SCE in Eckernförde (siehe Ausschreibungen) hinweisen. Bitte werbt noch für diese Veranstaltungen, damit wir mit genügend Booten dabei sind.

Für die Fahrtsegler bieten wir die Teilnahme am Treffen der dänischen Freunde wie im letzten Jahr in Marstal am 8. Juni an. Erstmals findet in den Sommerferien vom 11. bis 13. Juli 2014 ein in Zusammenarbeit mit der DFV und der Flotte Schlei or-

ganisiertes Fahrtseglertreffen (siehe Einladung und Programm unter Fahrten) auf der Schlei statt. Für beide Veranstaltungen darf noch reichlich Werbung gemacht werden. Wenn ich immer wieder sehe, wie viele Folkeboote in den Revieren liegen, die keinen Kontakt zu uns haben aber vielleicht an unseren Angeboten im Fahrtenbereich Gefallen finden könnten, denke ich, es könnte sich lohnen, diese Segler anzusprechen und sie auf uns aufmerksam zu machen.

Als Einstimmung auf die Segelsaison möchte ich noch einen Absatz einer Buchbesprechung über das Folkeboot in der WELT vom 21.12.13 zitieren, der mir sehr gefallen hat: „Von Puristen geliebt: Der Sieg des Langsamen über das Schnelle. Der Triumph des Leisen über das Laute, des Genügsamen über die Gier. Dem Boot fürs Volk reicht bis heute der Wind ... das ‚Volksboot‘ strebte nicht nach Wachstum, Effizienz, Größe und Masse, sondern kam hingegen stets mit den Maßen aus. Es schrie nach Meer und nicht nach Mehr.“

Ich wünsche Euch eine erfolgreiche, gute und erlebnisreiche Saison ohne Bruch mit viel Freude an unserem schönen Folke!

Johannes Thaysen

Johannes Thaysen

Inhalt



Technik

Neue Drähte braucht das Land	4
Damit euch so etwas nicht passiert	4
50 Fragen	5

Sport

Ausschreibung offenes Training	8
Die zweite Segelsaison im Jahr	9

After Sail

Klaus' Logbuch – Rungsted nach Dragör	10
Wie ich zum Folkeboot kam	10
Bootsnamen und ihre Geschichten	11
Das aktuelle Buch	13
Rezept: Suppengrundstock	13
Besuch bei der British Folkboat Association	14
Kurzportrait der Britischen Folkeboot Vereinigung	15

Fahrten

Kleines Boot auf großer Fahrt	17
Tursegler Tipps: Fokus aufs Tourensegeln	20
Geschwaderfahrt zum Veijlefjord	22

Flottentalk

Nord – Mitte Mai ins Quellental	25
Nord – Einladung zum Schleipokal	26
Nord – Wir trauern um Fritz Lübbe	27
Nord – Neuer Obmann der Kieler Flotte	28
West – (Folke)-boot 2014	29
West – Regatta-Seminar von und mit Heino Haase	30
Süd – 38. Regatta der Eisernen	31
Süd – Winterstammtisch der Flotte Bodensee	31
Süd – Skimeeting der Flotte Bodensee	32
... zum Schluss	34



Wir sind auch auf Facebook
www.facebook.com/folkeboot

Folkebootsegel aus Kiel
Stadtmeisterschaft Kiel 2012 - 1. Platz
Berliner Meisterschaft - 1. Platz
Rolling Home Berlin - 2. Platz



Rufen Sie uns an – wir beraten Sie
 gern! Ihr Ansprechpartner:
Uwe Kock, Telefon 0431-72 39 79

www.schultz-segel.de

wir haben Profil

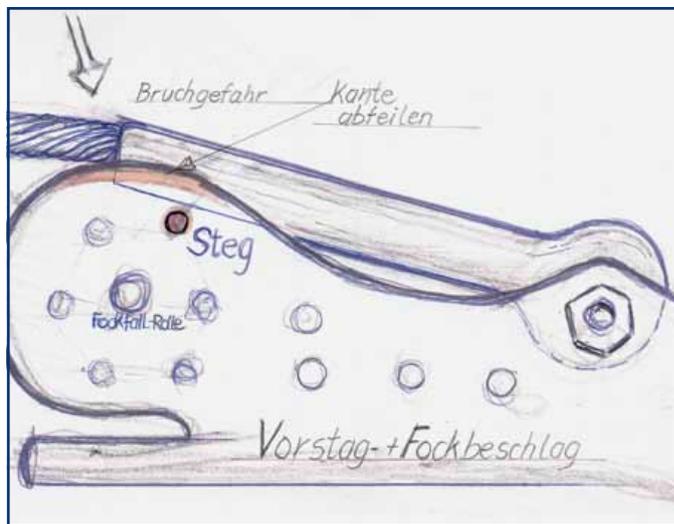
SCHULTZ-SEGEL GMBH · LANGENKAMPWEG 12 · 24148 KIEL



Neue Drähte braucht das Land?

von Klaus Pollähm

Man glaubt es gehöre zum Allgemeinwissen, dass Drähte brüchig werden und nach etwa 15 Jahren ausgewechselt werden sollen. Mag sein, und weil in meiner Flotte kürzlich ein Vorstag brach, hoffe ich, dass viele Drähte ausgewechselt werden. Wer seine Drähte regelmäßig abschlägt und dann in Ruhe inspiziert, der wird sich die gefährdeten Stellen nach jeder Saison sehr genau anschauen, an denen die Korrosion oder der Bruch der 19 Kardeele neben der Pressung sich andeuten könnte. Gegen Korrosion bearbeite ich die Stellen an der Pressung mit Lack oder Epoxy. Geschützt wird anschließend mit selbstvulkanisierendem Tape. Wer mit viel Mastfall arbeitet und die Wanten sehr dicht fährt, der wird am ehesten Probleme bekommen. Warum? Nach der Pressung ist die Hülse nicht mehr so völlig rund, wie das alle gern hätten. Deshalb liegt sie in der Regel auch nicht im Beschlag auf dem Steg, es ist recht viel Luft dazwischen! Da hilft nur den Beschlag abzufeilen. Das ist mühsam; aber das allein hilft, den Knickwinkel des Vorstags genügend zu verringern.



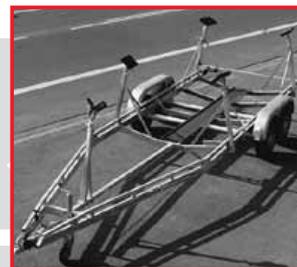
Damit euch so etwas nicht passiert.

von Micha Kiehl, F-G359

Eigentlich sollte ELSA vor den Wettfahrten noch kurz vom Schleim befreit werden, doch wie ihr seht, lief das ziemlich schief!

Beim Stoppen des Schwenkkranes riss der vordere Stropp. Nachdem ich mich von der Schnappatmung etwas erholt hatte, ging es an die Ursachenforschung: Beide Gurte (Folkboatcentralen, Kerteminde, violett) waren in gutem Zustand, ohne Einrisse oder Scheuerstellen, allerdings ungefähr 12 Jahre alt. Jeder Gurt ist für eine garantierte Belastung von 1000 kg ausgelegt mit ca. zweifacher Sicherheit. Für ein Folkeboot sollte das reichen!? Im Schrägzug, wie bei den meisten Booten üblich, wird es aber rechnerisch eng. Denn dann liegt die zulässige sichere Last bei 1400 kg. Bei Booten, die eine zentrale Anschlagöse haben, spielt das keine Rolle wenn die Stropps parallel laufen. Für alle anderen kann ich nur empfehlen, auf 2 t-Gurte umzurüsten (wahlweise Schlaufe oder Lasche, Kennfarbe grün).

Ich bin immer noch etwas erschüttert.



Folkeboot-Trailer exklusiv von ECHTERMANN

Profitieren Sie von unserer über 40-jährigen Erfahrung: Planung · Ausführung · Service · Ersatzteile · TÜV

Alleestraße 31 · 59229 Ahlen · Telefon 02388 - 1880 · Telefax 02388 - 3728 · echtermann@t-online.de · www.echtermann-anhaenger.de



„Segeln, saubermachen und streichen“ 50 Fragen an Thomas Henkel, Eigner der FG 104 Stjerne

von Erika Beyerle

Zwei Bootsbauer, vier Meinungen. Als Besitzer eines alten Holzbootes weiß man manchmal wirklich nicht mehr, wie man sein Schiff pflegen und Problemstellen sanieren soll. Das wäre ja nicht so schlimm, wenn man sich einfach die günstigste und unkomplizierteste Variante aussuchen könnte. Aber das Problem ist: Was der eine rät, macht nach der Expertise des anderen alles nur

noch schlimmer und umgekehrt... Plötzlich stehst du dann vor der schweren Frage: Ist mein Schiff überhaupt noch zu retten, oder ist es schon völlig kaputt, auch wenn es doch noch ganz gut aussieht? Und dann fährt eines Jahres auf einmal eins über den See, was noch viel älter ist. Glänzend, strahlend schön und – dicht! Wie macht der das bloß?

1. Heute ist der 10. März. Warst du heute schon beim Schiff?

„Ja.“

2. Was hast du dran gemacht?

„Am Schiff selber gar nichts außer einer kleinen Ausbesserung. Ich habe das Zelt um das Schiff herum abgebaut.“

3. Das Zelt?!? Um das Schiff herum? Hat 's Spaß gemacht?

„Ja, klar.“

4. Dein Schiff ist die „Stjerne“, FG 104. Wann und wo ist sie vom Stapel gelaufen?

„Im Jahr 1962, auf der großen Ochseninsel in Dänemark bei der Isaack-Werft.“

5. Seit wann ist sie denn bei Dir?

„Sie ist nicht bei mir, sie ist bei uns: bei Antje und mir. Seit September 2011.“

6. Wie kommt man denn auf die Idee, so ein altes Schiff zu kaufen?

„Auf ein altes Schiff kamen wir grundsätzlich, als wir im Sommer

2011 von einem älteren Vereinskameraden gefragt wurden, ob wir nicht bei der Oldtimer-Traditionswoche auf dem Bodensee mitsegeln wollten. Wir sagten zu und hatten eine wunderbare Woche mit lauter schönen alten Schiffen. Nach der Traditionswoche gab es nur noch ein Thema: Ein altes Schiff muss her. Deshalb machten wir uns auf die Suche und entdeckten zunächst einen Vertens-Kreuzer, den wir auch besichtigten, aber nur noch aus Torf war. Nach ein paar Tagen kamen wir dann auf ein Folkeboot, das uns angeboten wurde, direkt am Bodensee. Nach Erkundigungen bei unserem Vereinskameraden Norbert Herrmann, der schon früher (mindestens 16 Jahre her) gegen dieses Boot regattierte, kauften wir es! (Damaliger Name: Iquacu)“

7. Was hat deine Frau dazu gesagt?

„Ihr Vater hat das Boot ja entdeckt.“

8. In welchem Zustand war die Stjerne, als du sie übernommen hast?

„In einem ungepflegten, aber gerade noch segelbaren Zustand.“

9. Hattest du auch Probleme mit der Substanz? Morsche Stellen, Pilzbefall, lockere Nietverbindungen, aufgegangene Schäftungen, gebrochene Spanten?



„Also, es waren einige Spanten gebrochen, ich hatte zwei rotte Stellen, einmal am Vordersteven und einmal zwischen Achtersteven und Spiegel. Und die Inneneinrichtung inklusive der Backskisten hat sich in Wohlgefallen aufgelöst – sprich: ging aus dem Leim.“

(Okay. Gebrochene Spanten kenne ich auch und beim Thema „rotte Stellen“ kommen wir jetzt langsam in den Bereich „zwei Bootsbauer, vier Meinungen“ ... Bin gespannt. Hört sich aber machbar an.)

10. Hast du das alles gewusst, als du sie gekauft hast, oder hat sich das in vollem Umfang erst im Lauf der ersten „Winterarbeiten“ offenbart?

„Ich hab’s geahnt.“ (lacht)

11. Was hast du dir zum Ziel gesetzt? Wie sollte die „Sterne“ aussehen, wenn alles fertig ist?

„Ähm ... tja, wie soll ich das erklären ... Wirklich vorgestellt hab‘ ich es mir nicht. Es sollte auf jeden Fall alles wieder ganz sein und möglichst so, wie ich es gekauft habe. Also ohne große Veränderungen in der Optik. Aber alles in einem einwandfreien Zustand. Fest verleimt, schön lackiert – und dicht.“

Klingt nicht übertrieben. Nur beim Thema „dicht“ liegt der Hund begraben. Statistisch gesehen ist das vermutlich der häufigste Scheidungs- bzw. Verkaufsgrund. So mancher Holzbootbesitzer gäbe viel um die Gabe, Gedanken in Materie zu formen, wenn er mit Blick auf das nächste Einwassern im Dunkeln ausruft: „Es werde dicht!“ – Mal sehen, wie er das in den Griff bekommen hat.

12. Und was waren da, kurz zusammengefasst, die einzelnen Arbeitsschritte, die zu tun waren?

„Nachdem wir das Boot gekauft hatten, haben wir es zunächst mal eine Woche lang gewässert und dann sechs Wochen ins Wasser gelegt und gesegelt, um auch den Zustand des Bootes im Wasser zu sehen. Wenn alles mal ein bisschen feucht ist, kommen auch die rotten Stellen besser raus. Das Boot hatte ungefähr ein Jahr lang auf dem Trockenen gelegen, was für ein Holzboot nicht besonders gut ist – und für ein geklinkertes schon gar nicht. Ende Oktober waren die undichten Stellen dann klar, wir haben es an Land gebracht und als erstes habe ich die komplette Inneneinrichtung, inklusive Backskisten aus dem Schiff genommen und den Rumpf innen abgezogen.

Zwei Monate später habe ich mich dann an die Inneneinrichtung und die ersten Spanten gemacht. Auflagebalken für die Blindböden, die Bodenbretter selber und die Backskisten abgezogen, wieder verleimt, verschraubt und verdübelt, vier neue Spanten

angefertigt, formverleimt, eingienietet. Dann einen Teil des Vorderstevens und die undichte Stelle am Achtersteven entfernt und erneuert, von außen den Freibord inklusive Wasserpass abgezogen, sämtliche Beschlagteile überarbeitet, ersetzt, repariert, teilweise neu angefertigt nach altem Muster. Am Ende alles wieder schön lackiert, mit D1 und D2 (das Lacksystem von Owatrol) – und 850 Winterarbeitsstunden später, Anfang April, das Schiff wieder zu Wasser gelassen. Und es war dicht!“

(850 Arbeitsstunden ... Klar, wir alle haben wohl gegen Ende immer mal wieder das Gefühl, dass der Winter gar nicht mehr aufhört – aber dass er soo lang ist, wusste ich auch nicht. Und jetzt weiß ich auch, woher die vier Meinungen bei zwei Holzbootbesitzern kommen: Gesagt ist es meistens viel leichter als getan.)

13. Wann bist du dann zum ersten Mal mit ihr gesegelt?

Bevor er mir eine Antwort gibt, holt er erst ein Werkstattbuch, in dem er alles notiert hat.

(liest)

„11.4.: Boot ist gepackt, 13.4.: Boot hängt am Kran. 14.4.: Minimal kommt noch Wasser im Vergleich zum Vortag. 15.4. Phänomenal – kaum Wasser in der Bilge!“ (überlegt) „Also, ich würde mal sagen, vielleicht am 22.4.2012.“

14. War das ungefähr so auch dein Zeitplan – hast du überhaupt einen Zeitplan gemacht?

„Ja, das war so der Zeitplan. Das war das wichtigste überhaupt: Einen genauen Zeitplan machen und sich jeden Tag genau überlegen, was man machen will, was man morgen macht, was nächste Woche kommt ... weil sonst wird man mit so einem Projekt nicht fertig.“

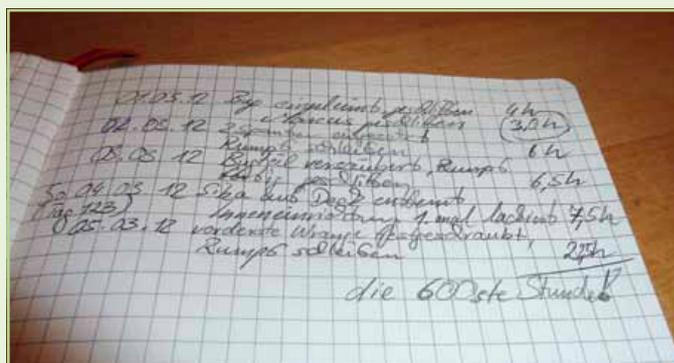
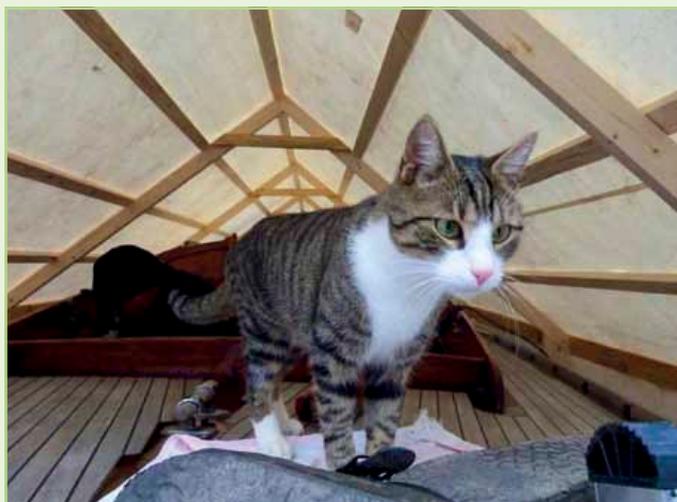
(Sowas ähnliches hab‘ ich schon mal von einem Psychologen gehört zum Thema: „Wie gewöhne ich mir das Rauchen ab.“)

15. Wo stand das Schiff, während du es restauriert hast?

„In einem selbstgebauten, noch relativ provisorischen Zelt direkt vor dem Haus, auf dem Auto-Abstellplatz. Und die Garage, direkt im Anschluss, diente als Werkstatt, denn nur so konnte ich jeden Tag mindestens drei Stunden unter der Woche und jeden Samstag, jeden Sonntag und jeden Feiertag dran arbeiten – außer an Weihnachten.“

(Das Zelt also. Irgendwie pragmatisch. Kann man aber nur machen, wenn man auf seine Garage und seinen Abstellplatz locker verzichten kann. Und wenn das Schiff dann auch da hinpasst. Und

Katze an Deck, unter dem erwähnten Zelt (links)
„Das war das wichtigste überhaupt: Einen genauen Zeitplan machen und sich jeden Tag genau überlegen, was man machen will ... (unten, alle Fotos Henkel)





wie das in einem richtig knackigen Winter ist, frage ich lieber mal gar nicht...)

16. Was haben denn die Nachbarn dazu gesagt?

„Die waren total überrascht, dass jemand jeden Tag so lange an einem Schiff arbeiten kann. Sonst nichts. Man muss dazu sagen, es liefen praktisch nie Maschinen, weil alles Handarbeit war.“

17. Und was hat deine Frau dazu gesagt?

„Jeden Abend um acht: Schatz, es gibt Essen! – Was anderes fällt mir nicht ein ...“

(Entschuldigung, ich merke schon: War vielleicht 'ne blöde Frage.)

18. Und steht es da heute auch noch im Winterlager?

„Ja. Allerdings mit einem wunderbaren selbstgebautes Zelt, inzwischen ein Holz-Metall-Stecksystem. Das habe ich heute Nachmittag in fünfeinhalb Stunden komplett abgebaut und in der Garage verräumt.“

19. Bei so einem Riesenprojekt gibt es ja vermutlich einige Rückschläge, die man verarbeiten muss. Hast du ab und zu mal an der ganzen Sache gezweifelt, am Ende frustriert aufgegeben mit der Erkenntnis: „Das Leben ist das, was passiert, während wir Pläne machen?“

„Nein.“

(Kein Kommentar.)

„Nein.“ (Lacht) „Einfach nein. Es gab keine Rückschläge. Es hört sich vielleicht etwas komisch an, aber alles was passiert, ist kein Rückschlag, sondern einfach nur eine Herausforderung, die man lösen kann – und natürlich auch lösen will.“

(Das habe ich auch schon mal gehört, in der Nähe von: „Der Weg ist das Ziel“ – aber wo? Psychologen? Wirtschaftsberater? Fitnesstrainer? Egal. Auf die folgende Frage habe ich dann natürlich verzichtet:

20. Und was war das Schlimmste an solchen Tagen?

„Dann lieber die nächste.“

21. Was war überhaupt anstrengender: Eher Erfahrungen wie „funktioniert schon wieder nicht“ oder eher der Muskelkater oder die überanstrengte Sehne?

„Also am ehesten die überanstrengte Sehne, denn alles, was man an dem Schiff macht, dauert ewig, ewig, ewig und nochmal ewig.“

22. Was haste dagegen gemacht?

„Also, du merkst einfach, wenn du abziehst, irgendwann geht es nicht mehr – und dann musst du zwischendrin mal einen Tag was anderes tun. Wenn du zwei Monate lang den Rumpf innen abziehst, ist es gut, wenn du zwischendurch mal ein paar kleinere Teile abziehst, weil du einfach mal eine andere Körperhaltung hast.“

23. Was war das Wichtigste, das dich immer wieder aufgebaut und motiviert hat?

„Der Gedanke, dass es ein wunderbares Boot ist zum Segeln. Weil es ein Schiff aus Holz ist, weil es eine Geschichte hat, es ist ein Stück maritimes Kulturgut, das man damit erhält. Was an so einem Schiff schön ist, ist auch die traditionelle Bootsbaukunst – ich finde, ein Bootsbauer ist tatsächlich näher am Künstler als am Handwerker. Es ist auch ein grandioses Handwerk – und das spürt man in so einem Schiff. Wenn man drinnen sitzt und sich wohlfühlt, es hat dann eine tolle Atmosphäre – und es lebt!“

(Genau das ist der Eindruck, wenn man auf der Sterne nach einem schönen Segeltag im Cockpit sitzt, im Schatten einer Weide in einem schönen Hafen im Sommer.)

24. Und das Zweitwichtigste?

„Weil es ein Folkeboot ist.“

(Gerade noch die Kurve gekriegt!)

25. Bist du in das Projekt mit Vorkenntnissen herangegangen? Oder war das dein erstes richtiges Bootsbauer-Projekt?

„Es war das erste richtige Bootsbau-Projekt. Aber man muss dazu sagen, ich habe einen technischen und einen handwerklichen Beruf, der allerdings nicht direkt etwas mit Holz zu tun hat, dafür aber mit vielen verschiedenen Materialien. Und Holz gehört auch mit dazu.“

Ich habe mal in Ermangelung eines Schiffes ein Holzmodell gebaut von einem Drachen, etwa 50 cm lang. Was man aber nicht vergleichen kann mit einem echten Holzbootbauprojekt. Aber es gibt sehr gute Bootsbau-Bücher, die sehr gut erklären, worauf es ankommt und mit guten Tipps. Meine absolute Empfehlung: „Holzboote renovieren und Instandhalten“ von Thomas Larsson. Mittlerweile steht übrigens das zweite Modell, ein Folkeboot, kurz vor der Vollendung.“

26. Was machst du beruflich?

„Ich habe zwei Ausbildungen: Eine im Metallbereich und eine im gestaltenden Handwerk. Jetzt bin ich wieder im Metallbereich tätig.“

27. An wen hast du dich gewendet, wenn sich Probleme aufgetan haben?

„An Vereinskameraden, die auch Holzboote haben. So wahnsinnig viele Probleme hatte ich gar nicht – einmal ging es ums Formverleimen von Spanten, da habe ich mal was gefragt. Er hat dann eine Vermutung von mir bestätigt. Eigentlich ging es eher um kleinere Tipps. Als wir das Schiff quasi überm Berg hatten, hatten wir dann auch Treffen mit dem Freundeskreis Klassischer Yachten (FKY), bei denen es auch Erfahrungsaustausch gibt. Eigentlich ein Muss für jeden, der alte Holzboote liebt. Beim Wintertreffen des FKY hat sehr schön und sehr ausführlich mal ein Holzspezialist über verschiedene Hölzer beim Bootsbau referiert – was mir im Nachhinein noch viel bessere Informationen und auch Bestätigung gegeben hat, wie welches Holz funktioniert.“

28. Wusstest du von Anfang an, dass du dich da hinwenden kannst?

„Ja, auf jeden Fall. Holzbootbesitzer helfen sich in der Regel, weil sie auch an ihren Booten sehr viel selber machen. Kaum einer kann sich leisten, alles an einem Holzschiff machen zu lassen.“

29. Wie hat sich da der Kontakt ergeben?

„Mit dem FKY haben wir schon Kontakt aufgenommen, als wir mit dem L-Boot 2011 auf der Oldtimer-Traditionswoche mitsegeln durften. Wir haben die Sylvie Schneider, die den Bereich Süddeutschland betreut, kennengelernt und sind mit ihr in Kontakt geblieben.“

In unserer nächsten Ausgabe erfahren wir noch mehr, insbesondere die Gretchenfrage: Wie wird so ein alter Kahn wirklich dicht?



Ausschreibung Offenes Training

Offenes Training der DFV 2014

Nordische Folkeboote

29.05.2014 – 30.05.2014

Leitung: Thomas Kruse

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. Revier | Eckernförder Bucht |
| 2. Veranstalter | Deutsche Folkeboot Vereinigung in Kooperation mit dem SCE |
| 3. Segelvorschriften | Wettfahrtregeln der ISAF (WR)
Ordnungsvorschriften des DSV
Klassenvorschriften
Ausschreibung |
| 4. Meldestelle | Sportwart: Sönke Durst,
Am Königsmoor 10
24248 Mönkeberg
Tel.: 0171-6047103
soenedurst@googlemail.com |
| 5. Meldegeld | 50 € bis zum 15. Mai 2014
auf das Konto:
Kontoinhaber: Herr Sönke Durst
IBAN DE77 1203 0000 1009 2950 96
BIC/Bankleitzahl BYLADEM1001
/120 300 00
Zusatz: Offenes Training 2014,
Teilnehmer |
| 6. Melde-schluss | Mittwoch, der 14. Mai 2014 |
| 7. Trainingsbüro | Jugendraum des SCE |
| 8. Liegeplätze | Ein Tag vor und nach dem Training werden die grün gekennzeichneten Liegeplätze an den Brückenanlagen des SCEs kostenlos zur Verfügung gestellt.
Für Teilnehmer der Eckdays gelten die Bestimmungen aus der Ausschreibung. |
| 9. Kranen | Im SCE kostenlos. |

- | | |
|---------------------------|--|
| 10. Zeitplan | Mittwoch, 28. Mai 2014
Einkranen;
Es besteht die Möglichkeit an der Abendregatta des SCEs teilzunehmen, Rücksprache bitte mit Fritz Schaarschmidt, Flottenobmann Eckernförde (0171-2674912)

Donnerstag, 29. Mai 2014

09:30Uhr

Theorie und Praxis des Bootstrimm
Einführung in die Praxis der Trimmfahrten danach

Praktische Trimmfahrten mit Video Aufzeichnungen, Auswertung der Trimmfahrten, Startübungen

Abendessen in Eigenregie

ab 19 Uhr Gemeinsame Theorieveranstaltung mit den Teilnehmern des Ranglisten-Trainings unter der Leitung von Per Jørgensen (North Sails)

Freitag, 30. Mai 2014

09:30Uhr Besprechung über den Ablauf der Trainingsregatten
Trainingsregatten ggf. gemeinsam mit den Teilnehmern des Ranglisten-Trainings
Auswertung des Trainings ab 14 Uhr |
| 11. Unterkunft | in Eigenregie |
| 12. Teilnehmerzahl | maximal 12 Boote
die Teilnahme richtet sich nach Eingang der Meldung, bzw. bei mehr als 12 Meldungen, die ersten beiden je Flotte der DFV |

Neue Ordnungsvorschriften

Die neuen Ordnungsvorschriften – gültig ab 1. März – sind jetzt auf der Website des DSV veröffentlicht: www.dsv.org

Ihr findet dort ein PDF aller Vorschriften für das Regattasegeln – Wettsegelordnung, Ranglistenordnung, Leistungspassordnung und Meisterschaftsordnung sowie der jeweiligen Anlagen.

Außerdem gibt es dort eine Gegenüberstellung der wichtigsten Änderungen zwischen ehemaligen und neuen Ordnungen.

Die Ordnungsvorschriften werden wie gewohnt auch als Printbroschüre erscheinen und allen Vereinen und Klassenvereinigungen zugestellt.



Die zweite Segelsaison im Jahr

von Heino Haase

Nein nein, nicht die in der Karibik. Hier bei uns, speziell im Norden, Berlin und dem Baldeney See. Ich spreche von der Segelei mit dem Mini-Folkeboot!

Jedes Revier hat seine Pokalregatten. Bei uns im Norden geht es vom Oktober bis März um den Glühfix-Pokal. Ca. alle 3-4 Wochen findet auf unterschiedlichen Seen eine Regatta statt. Wer am Schluss die wenigsten Punkte hat, gewinnt den Glühfix-Samowar als Wanderpreis.

Eine Regatta ist jedoch etwas Besonderes: Die Tannenbaum-Regatta auf der Wakenitz, mitten in Lübeck. Organisiert von der Folkebootflotte Lübeck. In diesem Jahr nahmen 15 Segler mit ihren Booten teil. Der Wind wehte recht frisch mit kräftigen Böen aus West. Eine hervorragende Windrichtung. Damit verläuft die Bahn gut einsehbar parallel zum Ufer bzw. der Brücke. Wir hatten die Startlinie rechtwinklig vor uns, womit die Starts gut zu überblicken und zu meistern waren. Doch nach den Starts ging es teilweise heftig zur Sache. Die Boote lagen so einige Male flach auf dem Wasser. Wer zu wenig zusätzliches Kielgewicht eingelagert hatte, machte die Erfahrung, dass ein Boot auch quer segeln kann statt vorwärts. Abstand zum Nachbarn, voraus oder achterraus segelnden Booten war eine der Devisen um schnell und unbehelligt zur nächsten Tonne zu kommen. Manche Fernsteuerer waren nicht ganz so geübt. Dadurch hatte auch das Sicherungsboot seine Einsätze, um miteinander verhakte oder abgetriebene Boot zurück zu holen. Wie immer im Leben bewahrheitete sich auch hier: Übung macht den Meister.

Insgesamt wurden in ca. 3,5 Stunden 12 Wettfahrten ausgesegelt. Natürlich unterbrochen von einer Pause. Die war auch notwendig, denn nicht nur das lange Stehen auf der Brücke ist anstrengend. Kraft kostet es auch, so lange hoch konzentriert zu steuern, den Wind und die Konkurrenten zu beobachten, die richtige Strategie und Taktik zu überlegen usw. Es ist halt wie bei einer Regatta mit dem großen Folkeboot.

Die Tannenbaum-Regatta ist die einzige in der Glühfixserie, bei der eine Preisverteilung vorgenommen wird. Es gab nicht nur für jeden Teilnehmer eine kleine Marzipantorte mit eingedrucktem Folkeboot, sondern auch Gläser für die ersten 5 Teilnehmer sowie dem Held vom Mittelfeld.

Sieger wurde Rainer Rehbehn, zweiter Heino Haase, dritter Hans-Gebhard Friese.



Wer sich für das Mini-Folkeboot interessiert, kann Probe-schläge speziell in Lübeck, Kiel und Bordesholm machen. Vor einer Ansteckungsgefahr wird ausdrücklich gewarnt.

Interessenten wenden sich bitte an die Flottenobleute.

YOUR GOALS – OUR SAILS



DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER



**DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER**

Doyle Raudaschl Nautic GmbH & Co. KG
A-5360 St. Wolfgang am See, Ried 155
Telefon: 0043 (0) 6138 2333
Telefax: 0043 (0) 6138 3053 40
sails@raudaschl.co.at, www.raudaschl.co.at

CHOOSE
YOUR
WEAPON
WISELY

ONE DESIGN SEGEL
erfordern eine Entwicklung, die nie zu Ende ist. Designs werden ständig überdacht, neue Techniken werden getestet, im eigenen Tuchlabor überprüfen wir selbst welche Tücher sich eignen.

Mit den besten Seglern verschiedener Klassen werden Änderungen abgesprochen, Leistung und Eigenschaften der Segel optimiert. Das Feedback auf Änderungen wird analysiert.

EIN AUFWAND DER SICH DIE LETZTEN 40 JAHRE GELOHNT HAT.

Olympische Medaillen, Weltmeistertitel, Europameistertitel und nationale Meisterschaften sind Zeugnis für Qualität.



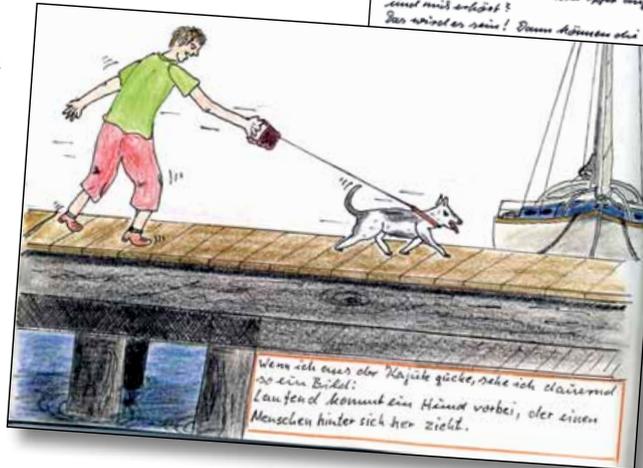
Eintragungen aus Klaus' Logbuch

Rungsted nach Dragör

Die ganzen Wetterheinis sollte man arbeiten schicken. Am besten im Steinbruch mit Hammer und Schaufel. Ich habe gestern mehrmals beim DMI und Windfinder reingeschaut und jeder hat behauptet, es gebe heute nur schwachen bis gar keinen Wind. Wir hatten aber 4-5 Windstärken und auch noch aus der richtigen Richtung – immer 5-6 Knoten auf der richtigen Logge und der Wind bleibt uns den ganzen Tag erhalten.

Ich bin denen ja nun nicht böse, denn wir hatten guten Wind und konnten prima segeln, aber was soll das? Wozu braucht man da noch einen Wetterbericht oder haben Odin und die Götter und Geister des Meeres mein Opfer angenommen und mich erhört?

Das wird es sein! Dann können die Verfasser des „Wettergerüchts“ ja nichts dafür. Sie können dann ja wetterberichten was sie wollen – und manchmal stimmt das dann ja auch. Internet soll es hier irgendwo geben – hier aber nicht!



Diese ganzen Wetterheinis sollte man arbeiten schicken am besten im Steinbruch mit Hammer und Schaufel. Ich habe gestern mehrmals beim DMI und beim Windfinder reingeschaut und jeder hat behauptet, es gebe heute nur schwachen bis gar keinen Wind. Wir hatten aber 4-5 Windstärken und auch noch aus der richtigen Richtung – immer 5-6 Knoten auf der Logge und der Wind bleibt uns den ganzen Tag erhalten.

Wenn ich aus der Kajüte gucke, sehe ich meistens nur ein Bild: Laufengel kommt ein Hund vorbei, oder einen Menschen hinter sich her zieht.

Unser Stegnachbar, ein Däne, bewundert unser Boot und spricht Sabine an: „Sie haben aber ein schönes Boot!“ Wieder ein Mensch mit einem guten Geschmack.

Persönliche Geschichte: Wie ich zum Folkeboot kam

von Joachim Bleifuß

Alles begann mit dem Schlei-Pokal 1969. Der Schlei-Segel-Club hatte Kontakt zu Berliner Seglern aufgenommen und in dem Jahr tauchte Dr. Detlev Olowson mit seinem weinroten FG 272 in Schleswig auf, ein Børresen-Bau, ohne Luk auf dem Vordeck. Das Boot und ich, das war Liebe auf den ersten Blick. Und so kaufte ich dieses Schiff, fast unbeschadet, nach dem 20. Persico (das In-Getränk damaliger Jahre) im VsaW in Berlin für 22.000 DM.

Im April 1970 brachte Detlev mir das Schiff mit dem „Schüttler“, einem alten Bierlaster, nach Schleswig.

Im Juni 1970 traute ich mich dann, mich zur ersten großen Regatta, der Kieler Woche, anzumelden. Damals fand sie noch von montags bis sonnabends statt. Es waren ca. 70 Meldungen aus Deutschland, Dänemark und Schweden. Die Schiffe lagen damals noch in Laboe.

Montag, 1. Start bei 2-3 Windstärken aus Ost und es war sehr schlechte Sicht (ca. 100 m). Meine Mannschaft bestand aus „dem Weltmeister“ Peter Markmann (Schwager von Hotten Kruse) und Peter Dubnitzki. Wir sind ganz in Luv gestartet und gleich auf Stb vom Feld wegsegelt. Nach einer Wende auf Bb Bug kam die Luvtonne in Sicht. Meine Mitsegler waren ganz aufgeregt und fingen schon 100m vor der Tonne an, den Spinnackerbaum einzupicken. Wir hatten allerdings den starken Strom nicht berücksichtigt, daher mussten wir noch eine Wende mit eingepicktem Spibaum fahren. Trotz alledem gingen wir mit ca. 50 m Vorsprung als erste

um die Tonne. Vor dem Wind überholten uns dann 4 oder 5 Schiffe, und an der letzten Tonne waren wir dann an 5. Stelle. Ich hatte schon einmal etwas von „Abwind“ gehört, und deshalb gingen wir kurz nach der Leetonne auf Bb Bug. Nach ca. 500m tauchte aus dem Dunst das Zielschiff auf. Wir wurden mit großem Vorsprung erste.

Dienstag war Ruhetag, Mittwoch wurden wir 6., Donnerstag 21. und Freitag 2.

Sonnabend war dann in den Kieler Nachrichten zu lesen: „Erster deutscher Gesamtsieg bei den Folkebooten möglich.“ Wir lagen mit sieben Punkten Vorsprung an erster Stelle.

Unsere Ehefrauen, die die Regatten auf einem Begleitschiff verfolgten, stellten bereits große Überlegungen an, wie sie noch an angemessene Kleidung zum Abschlussfest kommen konnten.

Am Sonnabend, Start zur 5. Wettfahrt. Es herrschte Ostwind, 4-5 Windstärken, blauer Himmel. Wir sind in Lee gestartet, waren an der ersten Tonne 40. und im Ziel 24.

Aus der Traum vom Kieler Woche Sieg, wir wurden 6.

Für uns als Newcomer war die Welt völlig in Ordnung, nur für den damaligen Präsidenten der Deutschen Folkeboot Vereinigung waren wir eine große Enttäuschung und für mich als Skatspieler hat sich der Spruch bewahrheitet: „Die ersten Augen sind madig“.



Neue Serie: Bootsnamen und ihre Geschichten

von Norbert Herrmann

„Sag mir wie dein Boot heißt und ich sage dir wer du bist“ – Spaß beiseite, so einfach ist es nicht, obwohl gelegentliche Zusammenhänge nicht zu übersehen sind.

Die Entstehung der vielen Bootsnamen und ihrer Bedeutung haben mich immer schon fasziniert und interessiert. Was für eine Vielfalt es gibt: *Kairos, Hippo, Caborè, Padmini, Teufel auch, kleiner Blaupfeil, Positiv, Wunna, Kaos* um nur wenige zu nennen, die mich neugierig gemacht haben. Weiblich, männlich, sächlich – hinter allem scheint eine Aura zu stehen, die die Eigner und Mannschaft umgibt. Mir geht es jedenfalls so, dass ich mir zuerst den Bootsnamen und dann erst die Mannschaft oder Eigner merken kann.

Meist lohnt sich zu ergründen, welche Geschichte, welche Gedanken und Ereignisse, Höhen und Tiefen hinter den Bootsnamen stecken. Bootsnamen mit Geschichte in unserer Klasse wie *Sagitta* oder international wie *Solveig* kennt man. Was sie bedeuten ist schon weniger bekannt. Eine spannende Angelegenheit, einmal

nachzufragen. Auch bei uns Folkebootseglern tauchen immer wieder neue Bootsnamen auf. Und auch bei vielen Preisverleihungen, nach Regatten oder in Tourenberichten horche ich immer wieder auf.

Manchmal verbindet oder sagt der Bootsname doch mehr aus, als zunächst angenommen. Immer wieder fällt auf, dass mancher Name wie maßgeschneidert zum Eigner oder zur Eignerfamilie passt. Man könnte fast sagen, der Name findet sein Boot. Oder ein bestehender Name findet seinen neuen Eigner. Und damit eine neue emotionale Verbindung.

Ich freue mich, wenn in der FolkeNews immer wieder flottenübergreifende Geschichten zu unseren Bootsnamen zu lesen sind. Natürlich gibt es auch Bootnamen und deren Geschichten, die ein privates Geheimnis sind und bleiben sollten.

Nachfolgend starten wir von der Flotte Bodensee mit der Beschreibung von zwei Namen.



FG 635 Nuith

1997 hatte ich vom Wannseesegler Erwin Binek ein wunderschönes Brandt-Møller-Folke in Mahagoni mit Teakdeck erworben. Es trug die Kennzeichnung F GER 635 und den Namen *Imchen*. Imchen bei Kladow ist der Name einer Insel auf dem Wannsee in

Berlin. Kurz darauf verkaufte ich mein bisheriges Folke FG 181 *Anaximanda* (das ist eine andere Geschichte).

Es war mir klar, dass *Imchen*, damals 7 Jahre alt, eine schöne Segelgeschichte mit den Wurzeln am Wannsee hatte. Mit dem Übergang an mich begann auf alle Fälle eine neue Ära in ihrem Bootsleben.

Also war irgendwann auch die Zeit gekommen über einen Namenswechsel nachzudenken. Wenn aber überhaupt ein neuer Bootsname, dann schon mit passendem Hintergrund sowie würdevoller Zeremonie mit allem Drum und Dran. Also mit Reden, Beflagung, Wasserguss, Schnapsgenuss, Nixen und Segenswünschen durch einen veritablen Neptun. Das muss sein, dieser Meinung war ich damals und bin ich auch heute noch. Ein neuer Bootsname muss aber auch wachsen, und so war ich mir sicher, dass mir ein Name passend zu Schiff und Eigner begegnen wird.



Die Flagge mit dem Stern-Tarotkartenmotiv der Sternengöttin, wird auf großer Fahrt oder bei Regatten immer wieder gern gesetzt.

Genau so war es dann auch. In dieser Zeit beschäftigte ich mich oft mit den Tarotkarten als Spiegel der Seele nach Aleister Crowley. Im großen Arkanum haben mich immer wieder zwei Karten fasziniert: Der Stern und das Aeon. Bei der Karte Stern ist mir erstmals die Karte der Sternengöttin Nuith begegnet. In ihren Händen hält sie einen Kelch, durch den sich die Spiralwirbel der Energien ergießen. Ganz oben wirbelt spiralförmig ein Stern. Das Haupthaar der Göttin fällt lang herab und leitet so Ideen und Energien weiter zur Erde. Außerdem breitet sich Ihr Leib (und Mantel) des Nachts über den Himmel aus, um den Hintergrund für die Sterne abzugeben. Tagsüber wird sie immer wieder von der Sonne verschluckt.

Da ich damals und übrigens auch heute noch immer wieder gerne mit meinem Boot in der Nacht auf dem Wasser (oder an Land) unterwegs bin, stelle ich mir die Sternengöttin Nuith vor, die mich schützt und mir Energie gibt.

*Für den Neptun und für mich (rechts)
In der Nutih fühlen wir uns wohl (unten)*





F – GER 464 Akaravana

von Martina und Oliver Lenz

Nach einigen Jahren mit einer Hansa-Jolle war nach der Geburt unserer zweiten Tochter klar, dass wir ein größeres Boot benötigen. Mehr Platz und natürlich die notwendige Sicherheit standen bei der Wahl an oberster Stelle.

Im September 1995 war ich als Bojenleger eingeteilt und legte die Luvtonne bei der Kressbronner Herbstregatta am Bodensee. Es hatte richtig Wind, wenn ich mich recht entsinne waren es so um die fünf, in Böen sicherlich bis zu sechs Beaufort. Und die Folkeboote schossen um die Luvtonne und bereiteten das Ausbaumen vor. Dies war ohne Zweifel meine Initialzündung für diese Bootsklasse. Noch am Abend nach der Regatta startete ich die Recherche rund um alles Wissenswerte dieses tollen Bootes, in den Wochen danach wurden Verkaufsaktivitäten für unsere Hansa-Jolle begonnen und unzählige Telefonate bis nach Dänemark hinaufgeführt, um so ein Boot unser Eigen nennen zu dürfen. Und manchmal braucht es dann halt auch Glück ...

Unser späteres Folke war die ersten Jahre bereits auf dem Bodensee im Süßwasser unterwegs, in einem super Zustand und bestens vom Eigner gepflegt. In der Bilge war kein Krümel zu finden, das Eignerehepaar hatte keine Kinder. Wir wurden uns einig und Zug um Zug wurde die Hansa-Jolle nach Hamburg verkauft und das Folke F - GER 464 war unser.

Zu diesem Zeitpunkt hieß unser Folke *Gammel Dansk* und nach den Ausführungen des Vorbesitzers hatte der Name nichts mit dem dänischen Magenbitter zu tun sondern bedeutete für ihn: „alter Däne“. Das gefiel uns als junge Familie gar nicht und so wurde nach einem neuen Namen gesucht. Mit zwei kleinen Kindern im Namensauswahlgremium liegt es nahe, dass bei der Auswahl auch Begriffe und Namen aus der Kinderwelt kommen. So war unter anderem auch der Balu in der engeren Wahl.



Tibetanische Buddhisten ritzen Mantras als eine Form der Meditation oft in Steine.

Foto: Nathan Freitas

[<http://www.onwardtibet.org/index.html>]



Akaravana beim Oberseepokal im vergangenen Jahr. Das Mosaik im Titel auf dieser und der Vorseite wurde von Svend Krumnacker für einen Kalender zusammengesetzt, herzlichen Dank.

In dieser Phase hatte ich beruflich mit einem Coach zu tun, der dem buddhistischen Glauben angehörte und dies auch in seinen Trainings mit einbaute. Ich war fasziniert von der Aura der Person und den tiefgehenden Gesprächen während und nach den Veranstaltungen. Irgendwie waren wir uns sehr nahe und fühlten uns verbunden. So kam es, dass dieser buddhistische Lehrer mir mein persönliches Mantra übertrug > Akaravana

Mich hat dies damals sehr bewegt und so kam es, dass unser Folke dann im Sommer 1996 auf den Namen *Akaravana* getauft wurde. Den Namen an dem Boot anzubringen war für uns dann wie eine Art der Meditation, ähnlich wie dies die Buddhisten früher zum Beispiel auf Steine ritzen. Bis heute hat uns der Name nun schon 18 Jahre begleitet und gehört zu unserer Familie. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang dann aber auch, dass wir nicht zum Buddhistischen Glauben konvertiert sind. Wir haben mit unserem Folke nie negative Dinge erlebt, es hat uns immer beschützt und sicher in den nächsten Hafen gebracht. Ob es an dem Mantra liegt?

Mantra: (Quelle Wikipedia)

bezeichnet eine heilige Silbe, ein heiliges Wort oder einen heiligen Vers. Diese sind Klangkörper einer spirituellen Kraft, die sich durch meist repetitives Rezitieren im Diesseits manifestieren sollen. Mantren können entweder sprechend, flüsternd, singend oder in Gedanken rezitiert werden. Das Rezitieren von Mantren während der Meditation sowie im Gebet ist üblich. Vor allem in der Spiritualität des östlichen Christentums spielt die Namensgläubigkeit im Zusammenhang mit mantrischen Gebetsformen eine bedeutende Rolle. Dadurch, dass ein Mantra einer bestimmten Geisteshaltung, einer Gottheit oder einem Buddha zugeordnet ist, wird dessen Rezitation zur Hervorbringung dieser Geisteshaltung genutzt und durch die Benennung wird die Aufmerksamkeit auf bestimmte Energiepositionen im Körper gelenkt. Tibetanische Buddhisten ritzen Mantras als eine Form der Meditation oft auch in Steine.



Das aktuelle Buch

Da hängt er wieder

Von Michael Hundrup

Da hängt er wieder, in unserer Küche. Wie jedes Jahr. Der Kalender „... wir kommen“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Jeder kennt die guten alten Sammelschiffchen, die in unseren Lieblingsläden stehen. Jeder Segler kennt die DGzRS. Wir alle hoffen, dass wir sie nicht rufen müssen, oder wenn dann nur für „harmlose“ Hilfsaktionen wie Freischleppen vom Schiet. Aber wir wissen, dass wir uns im Notfall auf sie verlassen können. Kein Pseudo-Konzern wie der ADAC, keiner muss Mitglied sein, um Notfallhilfe zu erhalten.

Die DGzRS ist seit 145 Jahren eine gemeinnützige Organisation, die sich nur durch Spenden finanziert!

Rund 2.500 mal im Jahr werden die Seenotretter alarmiert. Sie fahren ihre Einsätze auch unter extremsten Witterungsbedingungen, freiwillig, selbstlos und mit höchster seemännischer Kompetenz. Mehr als 79.000 Schiffbrüchige wurden seit ihrer Gründung von der DGzRS aus Seenot gerettet und verdanken dem professionellen Einsatz der Rettungsmänner ihr Leben. Auf 54 Stationen an der deutschen Nord- und Ostseeküste, am Festland und auf den Inseln sind 180 fest angestellte und über 800 freiwillige Rettungsmänner und -Frauen rund um die Uhr bereit, bei einem Seenotfall auszulaufen und Hilfe zu leisten. Sie fahren ihre Einsätze mit einer Flotte von 60 Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten.



Ich finde ja, wenn es eine solche tolle unabhängige und effektive Organisation gibt, die uns Seglern so viel Sicherheit gibt, dann sind wir in der Pflicht, sie materiell zu unterstützen.

Für das Jahr 2014 erschien im DSV-Verlag in Zusammenarbeit mit der DGzRS erneut der Kalender über die Arbeit, Aufgaben, Männer und Schiffe der ehrenamtlichen Vereinigung. Tolle Bilder von wilder Natur, maritimer Technik und Stimmung. Vom Verkauf des Kalenders aus dem DSV-Verlag gehen 2,60 Euro direkt an die gemeinnützige Vereinigung, deren Schirmherr der Bundespräsident ist.

Bei uns im Haus seit vielen Jahren Tradition. Da hängt er wieder, und ich möchte ihn herzlich empfehlen. Und das Sammelschiffchen auch, überall wo Kundenverkehr ist. Herrlich analog, maritim und wirksam.

... wir kommen 2014

Delius Klasing Verlag, Bielefeld

€ 19,90 ISBN 978-3-88412-486-4

1. Auflage, Format 47 x 45,2 cm, Spiralbindung

Rezept: Suppengrundstock

Wersich frei von Konservierungsstoffen, versteckten Geschmacksverstärkern, Farbstoffen und anderen Zutaten ernähren möchte, hat es oft nicht leicht, etwas passendes für die „Campingküche“ zu finden. In gut sortierten Märkten kann man mittlerweile zwar auch Suppengewürz ohne Glutamat kaufen, aber entsprechend hoch ist meistens auch der Preis und selbstgemacht schmeckt ja doch alles am besten.

Quelle: <http://www.rezeptteufel.de/suppenwuerze.html>

Suppengrundstock

200g Petersilienwurzel

300g Möhren

400g Sellerieknolle

350g Zwiebeln

25 Bund Petersilie (ca. 1 Bund, gezupft)

150g Liebstöckel (nur die Blätter)

60g Selleriegrün (nur die Blätter)

200g Porree, Lauch

250g Meersalz

200ml Rapsöl oder anderes hochwertiges Öl

Salz und Öl vorerst zur Seite stellen. Alle anderen Zutaten kleinschneiden, in einem Mixer portionsweise mit etwas Öl zerkleinern. Salz unterrühren und in Gläser abfüllen

Durch den hohen Salzanteil ist die Suppenwürze kühl gelagert ca. 1 Jahr haltbar. Die Suppenwürze findet ihren Einsatzbereich überall dort wo ansonsten Brühwürfel oder gekörnte Brühe verwendet wird, allerdings benötigt man etwas mehr Suppenwürze als beim Fertigprodukt, da die Suppenwürze ohne Geschmacksverstärker auskommt

Rätselzeit Auflösung

Die richtige Lösung des Kreuzworträtsels aus dem Heft 4/2013 lautet: Konstantinopel



Besuch bei der British Folkboat Association im Royal Lymington Sail Club

von Johannes Thaysen

Nach längerer Vorbereitung per E-Mail mit dem englischen Sekretär der Vereinigung Eddie Mays, war es am 16. November letzten Jahres endlich soweit: Zusammen mit meinem Sohn Jonas (er lebt und arbeitet in London) stehen wir am Pier des Bahnhofs in Lymington und schauen uns erst mal um, wo wir eigentlich gelandet waren: Das Meer ist zwar zu riechen, aber noch nicht zu sehen, Möwen kreischen über unseren Köpfen. Plötzlich steht er neben uns: Eddie, unser Kontaktmann zur britischen Folkbootszene. Ein Mann so um die 65 Jahre jung, begrüßt uns freundlich und lädt uns in seinen kleinen Peugeot ein: "Nice to meet you, happy to see you.... everything is prepared, how was your trip from London?" Schnell geht es durch die kleine Hafenstadt zum Club. Eine große Fähre ist plötzlich zu sehen und dann auch das Meer. Es ist gerade Flut, die Schiffe und die Boote liegen in Sichthöhe oder weiter draußen auf Reede. Auch mehrere Folkeboote kann ich erkennen.

Und dann rein in den Royal Lymington Sail Club: Ein recht edler Schuppen mit viel Holz, Gastronomie, alles vom Feinsten. Neben etlichen aus Holz gefertigten Borden (eins auch für die Folkeboote) sticht mir ein Gemälde eines königlichen Mitglieds ins Auge. Wahrscheinlich der Schirmherr des Clubs. Eddie läuft voraus und da sind sie dann schon, die Mitglieder des Boards, mit denen wir zum Lunch verabredet sind: Matthew Jones, der 2. Vorsitzende,



John Tufnall der Technische Obmann, Chris Hills, der Klassenkapitän aus Lymington, David Gredley, ein Mitglied, paar Jahren ein Holzfolke



der vor ein gebaut hat und David Gredley, ein Mitglied aus Royal Solent. Wir stellen uns gegenseitig vor und bestellen uns erst mal ein Bier. Das lockert dann doch schnell erheblich auf und Eddie schlägt vor, dass wir doch alle die Formalitäten sein lassen können. Also duzen wir uns alle ab sofort und halten uns nicht mehr an die Tagesordnungspunkte, die vorher mit Eddie per E-Mail abgestimmt waren. Genau der richtige Zeitpunkt, meine kleinen Geschenke (eine FolkeNews, ein Glas Honig und ein Kalender von der Schlei (in Ermangelung eines Folkebootkalenders) für jeden zu verteilen. Eddie überreicht mir den Folkboatstander der Vereinigung und die letzten drei Ausgaben des Jahrbuchs (siehe Bilder).

Das Eis ist gebrochen und wir erzählen uns gegenseitig die allgemeine und spezielle Situation unserer beider Vereinigungen. Die Briten sind beeindruckt ob der Größe unserer Vereinigung, der guten regionalen Verteilung mit den Flotten, der großen Zahl der Regatten und über unser Trailern, was sie ja gar nicht tun (siehe Kurzportrait). Schnell wird klar, dass wir aber die gleichen Entwicklungen in beiden Ländern haben: Überalterung insbesondere bei den British Folkboat Eignern, Nachwuchssorgen, relativ geringe Anzahl von Neuzugängen an Booten. Auch die Entwicklung der Folkebootzentrale in Hamburg, die einen Repräsentanten in UK haben, wird angesprochen. Ähnlich wie wir, wünschen sich die Briten wieder einen engeren Kontakt und würden sich auch mal über ein Ausstellungsschiff auf ihrer Royal Boat Show freuen. Sorgen macht den Briten die Preisentwicklung von Neubooten und die Ersatzteilversorgung. Ich berichte von unserer bevorstehenden JHV und das ich Kontakt zur FBC aufgenommen hätte. Die Weitergabe der Kontaktdaten an die Briten wird sehr begrüßt. Inzwischen ist da wohl einiges angelaufen, wie mir Jens Knappe von der FBC mitgeteilt hat.

Richtig ins Schwärmen kommen unsere neuen Freunde, als das Thema auf das Regattasegeln kommt. Ich schaue aus dem Fenster und sehe tatsächlich ein Regattafeld aufziehen und das Mitte November. Die haben halt eine längere Saison als wir auf dem Solent,





ohne Frage. Zweifelsohne der Höhepunkt des Tages ist dann die Einladung an uns, auch mal an einer Regatta, z.B. im August, teilzunehmen. Allerdings segeln die ja mit einem Spinnaker, das müsste vorher geübt werden. Alle versichern mir aber, dass das richtig Spaß mache und eine tolle Sache sei. Bei mir juckt es schon in den Fingern... Meinerseits erwähne ich die Möglichkeit für die Engländer, am SESSAN-Cup in Berlin 2014 teilzunehmen. Chris und Matthew wollen sich das überlegen.

Und dann gehen wir so langsam ins Soziale über. Das eine oder andere Bier lockert doch mächtig auf. Mein Tischpartner fragt mich, wie wir das mit den vielen Regatten machen, mit dem Trailern also, wie wir es schaffen, so hohe Teilnehmerzahlen zu generieren, etc. pp. Dann erzählt er mir, dass er ein Holzfolke gebaut hat, und fragt nach der Holzfolkeszene bei uns. Ich hatte ja auch einmal eins und konnte daher diesbezüglich auch ein bisschen mitreden. Unterdessen sehe ich meinen Sohn, wie er fast ununterbrochen über seinem Handy brütet: Er langweilt sich also unter diesen vielen Schnackern. Hinterher stellt sich allerdings heraus, dass er wohl echt multitaskingfähig ist. Bei der kleinen Nachbesprechung des Meetings hatte er doch fast alles mitgekriegt.

Nach knapp drei Stunden Austausch ist das Meeting in einem allgemeinen Palaver übergegangen, was ich aber als ein gutes Zeichen werte. Folkies verstehen sich auch über den Kanal hinweg! Die anwesenden Board-Mitglieder wollen noch ein Meeting abhalten. Wir versammeln uns zum obligatorischen Gruppenbild mit Sohn Jonas und schauen auf die See: Inzwischen hat die Ebbe eingesetzt. Der Tidenunterschied beträgt mindestens geschätzt 3m. Die Fähre rüber nach Isle of Wight konnte noch nicht ablegen. Der Blick schweift auf das Meer. Am liebsten würde ich gleich die Einladung zum Segeln annehmen... Wir verabschieden uns gebührend, bedanken uns für die Gastfreundschaft und die guten Gespräche. Ich fahre mit dem Eindruck: Das war gut und wichtig, den Kontakt zu den Engländern aufzunehmen. Abends im Hotel erkundigt sich Eddie, ob bei uns alles gut sei und bedankt sich seinerseits für das Gespräch. Noch in der Nacht schreibt er ein Protokoll und setzt es auf die Website der FB UK. Wir tauschen Bilder aus. Hoffentlich schaffe ich, oder ein anderes Mitglied von uns, es, bald mal dort zu segeln.



Gurit

WHEN PERFORMANCE COUNTS



Baltic 112 'Nilaya' by Guido Cantini

Seit über 30 Jahren ist der Name Gurit fest mit dem Bau von hochqualitativen und ultra - schnellen Yachten verbunden. Gurit ist ein bedeutender Hersteller von Composite Werkstoffen für den Bootsbau - weltweit.

Serienbauten, Superyachten, Berufsschiffe, Marine Fahrzeuge sowie Regattayachten - wenn es auf das Detail ankommt und das Optimum verlangt wird: Gurit liefert das Know-how und das Material dafür.

- Strukturberechnungen
- Prepreg
- Kernmaterialien
- Epoxy Laminiersysteme
- Composite Processing
- Formen
- SPRINT™
- FST Materialien
- Infusionssysteme
- Spabond Klebesystem

DELIVERING THE FUTURE OF COMPOSITE SOLUTIONS

www.gurit.com

Ihr Ansprechpartner in Deutschland und Österreich:

CTM GmbH
 Heinrich-Hertz-Str. 38,
 D-24837 Schleswig
 Tel.: +49 4621 95533
 Mail: info@ctmat.de
 Web: www.ctmat.de





Kurzportrait der Britischen Folkeboot Vereinigung

von Eddie Mays, Geschäftsführer der FB

Die Britische Folkeboot Vereinigung wurde 1961 gegründet. Im Jahrbuch des Jahres 2011 befindet sich ein historischer Überblick der vergangenen 50 Jahre der Vereinigung.

Die Geschäfte der Vereinigung werden von einem Präsidenten, einem 1. und 2. Vorsitzenden, einem technischen Obmann, einem Kassenwart, einem Sekretär als Geschäftsführer (der auch eine Aufwandsentschädigung erhält) und weiteren Mitgliedern der Vereinigung geführt.

Im Gegensatz zu anderen Folkebootvereinigungen unterscheidet sich die britische Assoziation wie folgt: Die Mehrheit der Folkebooteigner besitzt ein ‚British Folkboat‘, welches beim gleichem Rigg wie das Nordische Folkeboot sich dadurch unterscheidet, dass es anstatt eines Außenborders eine Einbaummaschine hat und der Rumpf sowohl als Karwelbeplankung als auch in Klinkerbauweise gestaltet sein kann. Der Mast kann sowohl wie beim Nordischen durchgesteckt als auch auf Deck montiert sein.



In der Datenbank der Vereinigung befinden sich z.Z. insgesamt 763 Folkeboote. Von 260 eingetragenen Mitgliedern in der Vereinigung sind 91 Eigner eines Nordischen Folkebootes von insgesamt 125 in UK. Der große Rest besitzt ein ‚British Folkboat‘.

Geographisch konzentrieren sich die Folkeboote im Solent mit über 60 Booten. Der Rest ist über ganz UK verteilt. Von dieser ‚Solent-Flotte‘ liegen allein 40 im Royal Lymington Sail Club und 10 weitere im Royal Solent Club.

Neben wöchentlichen Trimmregatten an den oben genannten Clubs wird die britische Meisterschaft als ‚Nordic National Championship‘ immer im Royal Lymington Sail Club und die ‚Folkboat Week‘ als Treffen der ‚British Folkboats‘ im Royal Solent Club als ‚soziale‘ Wochenveranstaltung organisiert. Die ‚Nordic Nationals 2013‘ sind unter <http://www.eddiemays.com/gallery-php?id=130609folkboats> und die ‚2013 Folkboat Week‘ unter <http://www.eddiemays.com/gallery-php?id=130823fbs> im Internet gut dokumentiert. Der Rest des Regattawesens außerhalb des Solent wird in UK als Clubveranstaltungen ohne Beteiligung der Vereinigung durchgeführt. Eine Betreuung der Fahrtensegler als ‚cruising sailors‘ findet nicht statt.

Die gegenwärtige Entwicklung der Vereinigung ist durch langsam rückläufige Mitgliederzahlen und damit auch entsprechende rückläufige Einkommen gekennzeichnet. Letzteres konnte durch Erhöhung des Anzeigenaufkommens in den Jahrbüchern und auf der Webseite leicht kompensiert werden. Mit der Mitgliedschaft wird von zwei Versicherungsunternehmen eine vergünstigte Versicherung angeboten, die parallel einen Beitrag an die Vereinigung abführen. Mit diesen Maßnahmen konnte der Jahresbeitrag über mehrere Jahre nun bei ca. 40 € (Vollmitgliedschaft) bzw. ca. 15 € (assoziertes Mitglied) konstant gehalten werden.



THE FOLKBOAT ASSOCIATION

‚Sheridan‘, Rutland Gardens, Bursledon,
Southampton, SO31 8FZ
Tel. 02380 402194,
E-Mail: eddie@eddiemays.com,
Internet: www.folkboats.com/index.php



Kleines Boot auf großer Fahrt

von Dr. Gundula Miksch

Das Abenteuer beginnt

Morgen soll es nun losgehen. Dies ist unsere letzte Nacht zu Hause, bevor wir mit der Lotte, dem Vereins-Folkeboot des Schilkseer Yachtclubs, starten.

Den Entschluss, einmal einen längeren Sommertörn zu machen, fassten wir bereits im letzten Herbst. Wie schön müsste es sein, nicht jeden einzelnen Urlaubstag zu zählen, bei schlechtem Wetter oder widrigem Wind einfach warten zu können, bis die Bedingungen wieder günstig sind!

Dass wir diesen Törn mit der Lotte machen wollen, stand auch schnell fest, nachdem wir sie im letzten Herbst bei schlechtestem Wetter erprobt hatten. Als dann Jürgens Eltern noch anboten, die Lotte und uns mit dem Trailer in Stockholm abzuholen, begannen wir die Planung. Berufliche Termine mussten so gelegt werden, dass wir im Juli und August sieben Wochen Urlaub machen können. Die Haus- und Gartenpflege musste organisiert werden, die Ausrüstung beschafft und die Lotte für einen längeren Törn in den Schären vorbereitet werden. Haben wir wirklich an alles gedacht? Nichts vergessen? Tausend Gedanken gehen mir durch den Kopf.

Rasmus meint es gut mit uns.

Ich sitze am kleinen Tisch an Backbord, der Leeseite, und lausche dem Plätschern der Wellen am Rumpf. Die Sonne scheint, und wir segeln in Shorts entlang der südschwedischen Küste. Heute sind wir eine Woche unterwegs und hatten nur Sonnenschein und leichte achterliche Winde.

Wie einfach ist doch das Leben an Bord bei solchem Wetter! Es hat sich ein gewisser Rhythmus eingestellt, und immer wieder stellen wir fest, dass wir auf diesem kleinen Boot wirklich nichts vermissen. Ganz im Gegenteil: Wir schlafen gut, kochen lecker, und vor allem: Wir haben viel Spaß beim Segeln. Was will man mehr?

Es geht langsamer voran.

Heute sind wir drei Wochen unterwegs. Halbzeit. Wir fühlen uns ganz weit weg ...

Wir liegen in Loftahammar nördlich von Västervik und haben einen Hafentag – unseren sechsten in den letzten 14 Tagen. Wieder einmal bläst es stark aus Nord. Jürgen hat die Lotte mit einer Wäscheleine bestückt, und nun passe ich auf, dass keins unserer frisch gewaschenen Wäschestücke davon fliegt.

Zwischen den Starkwindtagen gab es immer einige Tage mit günstigen Winden. Glücklicherweise haben wir diese auch genutzt, um weiter nordwärts zu kommen. Besonders schön waren die letzten zwei Tage in den Schären von Figeholm über Idö nach Loftahammar. Glattes Wasser und mit Rauschefahrt zwischen Inseln und Felsen und durch schmale Sunde! Wenn man nach achtern schaut, erkennt man nicht mehr, von wo man gekommen ist. Dazu das anhaltend schöne Wetter!

Wir werden von vielen schwedischen Seglern auf das schöne Folkeboot angesprochen. Viele sind früher auch Folkeboot gesegelt oder tun es noch immer. In Kalmar kamen wir mit einem Spaziergänger ins Gespräch, dessen Folkeboot 100 Kilometer nördlich in den Schären liegt. Am Wochenende wolle er auch segeln. Vielleicht treffe man sich ja ...

Und tatsächlich: Vier Tage später begegnet uns ein Folkeboot, dessen Skipper winkt, ruft und Kurs auf uns hält. Unglaublich, es ist der Spaziergänger aus Kalmar. Selbstverständlich hat er die Lotte schon von Weitem erkannt.

Der erste Regentag

Heute sind wir vier Wochen unterwegs, und es regnet seit Stunden. Irgendwann musste dieser Tag kommen!



Gestern Abend noch haben wir bei schönstem Sonnenschein mit Rainer und Roswitha Rehbehn, die mit ihrer Old Monk unterwegs sind, in Trosa gegrillt. Rainer ist der Bootsbetreuer der Lotte und selbst begeisterter Folkebootsegler. Er hat sich sehr über unser Treffen in diesem fernen Revier gefreut und uns auch gleich beim Einlaufen unter Segeln gefilmt.

Heute war dann zunächst Flaute, und allmählich setzte Regen ein. Die 13 Seemeilen nach Ankerudden mussten wir motoren und waren froh, als die Lotte gut vertäut am Steg lag, denn schließlich fing es auch noch heftig an zu wehen. Den Nachmittag haben wir unter Deck mit Lesen und Schlafen verbracht und waren zum Essen abends in dem sehr netten Restaurant des Ortes.

Wie viel schöner sieht doch alles bei Sonnenschein aus! In der letzten Woche waren wir bei bestem Wetter in einer traumhaften Ankerbucht, konnten von Bord aus baden und hatten immer guten Segelwind. Besonders viel Spaß hat das Aufkreuzen in einem schmalen Sund gemacht, wo die meisten Segelboote unter Motor



gefahren sind. Richtig spannend wird es aber erst, wenn man das Fahrwasser verlässt. Dann muss man schon gut aufpassen, insbesondere ohne Plotter und Echolot.

Wir sind angekommen.

Heute sind wir fünf Wochen unterwegs. Wir liegen dicht an dicht mit anderen Booten vor Heckanker am Felsen.

Diese entspannte Atmosphäre in wunderschöner Natur gefällt uns

besonders gut. Und natürlich das Festmachen am Felsen! Anfangs war es etwas ungewohnt, doch wir haben festgestellt, dass die Lotte mit ihrem schrägen Steven und dem geringen Tiefgang dafür sehr gut geeignet ist. Dank der Leihgabe eines hervorragenden handlichen Klappankers von einem Vereinskameraden haben wir so viele unvergessliche Stunden verbracht.

Bereits seit fünf Tagen kreuzen wir durch den Stockholmer Schären Garten, und der Rhythmus an Bord hat sich komplett umgestellt: Wir machen nur kurze Etmale, meistens um die zehn Seemeilen, laufen schon mittags in die Ankerbucht, gehen baden und erkunden die Umgebung. Da wir auf der Lotte keine Elektrizität haben, gehen wir früh in die Kojen. Sehr erholsam!

Wir haben unsere Traum-bucht gefunden.

Heute geht es nach Saltsjöbaden, wo unser Törn nach sechs Wochen endet.

Letzte Nacht haben wir noch einmal an einer Schäre geankert und mit Freunden, die wir zuvor im Wasahafen in Stockholm getroffen hatten, gegrillt. Gestern Nachmittag haben wir schon Saltsjöbaden passiert, als wir in strömendem Regen und bei frischem Wind ein Folkeboot sichteten, offenbar beim Regattatraining. Es hielt

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT-MØLLER



**NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE**

3 VARIANTEN DES NORDISCHEN 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



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



schnurstracks auf uns zu, und nebeneinander segelnd ergab sich ein nettes Gespräch mit den schwedischen Folkebootseglern. Sie wollen uns beim Hafenmeister zum Kranen anmelden.

Eigentlich möchten wir gar nicht an das Ende dieses wunderschönen Törns denken. In der letzten Woche haben wir uns in den nördlichen Stockholmer Schären aufgehalten und schließlich noch unsere Traumbucht gefunden. Wir lagen dort ganz allein, als einziges Boot in der Bucht, gut geschützt am Felsen. Lag es am regnerischen Wetter – schließlich kam abends noch die Sonne heraus, an der schwierigen Ansteuerung oder an der geringen Tiefe der Bucht? Wir werden es nie erfahren.

Zurück in Schilksee

Wir stehen auf der Dampferbrücke und sehen die Lotte davon segeln. Ein eigenartiges Gefühl, war doch dieses kleine Boot in den vergangenen sechseinhalb Wochen unser Zuhause! Vorgestern wurde sie in Saltsjöbaden gekrant, gestern mit dem Trailer nach Göteborg gefahren, heute Morgen von der Fähre direkt nach Schilksee, ins Wasser gesetzt und aufgeriggt.

Wir hatten kaum unsere Sachen von Bord geräumt, da legten Rainer und Lena Rehbehn auch schon ab, um noch rechtzeitig zum Schleigrillen des Vereins nach Kappeln zu kommen.

Zurück bleiben unsere Erinnerungen an einen ganz besonderen Törn und die vielen schönen Erlebnisse mit der Lotte.

Leinen los.



Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.



Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

www.wehring-wolfes.de · info@wehring-wolfes.de
Johannes-Brahms-Platz 1 · D-20355 Hamburg
Telefon +49(0)40-87 97 96 95 · Telefax +49(0)40-87 97 96 91





Tursejler Tipps: Fokus aufs Tourensegeln

von Lars Bræstrup, F DEN 1048, MARIA, Übersetzung ins Deutsche Torsten Illing

Das Folkeboot ist bestens zum Tourensegeln geeignet. Es bereitet dem Segler viel Freude bei jedem Wetter und zickt auch nicht, falls der Wind umschlägt.

Bereits durch kleinste Maßnahmen wie ein Cockpit-Zelt oder ein Sprayhood wandelt es sich schlagartig in ein Sportboot um – mit „Wintergarten“ und „Oma-Haube“. Beide Begriffe sind nicht im Geringsten böse gemeint. Wenn ich ans Tourensegeln denke, meine ich nicht nur Tagesfahrten, sondern auch Wochenend- und Urlaubsfahrten, die eine oder mehrere Wochen dauern.

Das Cockpit-Zelt

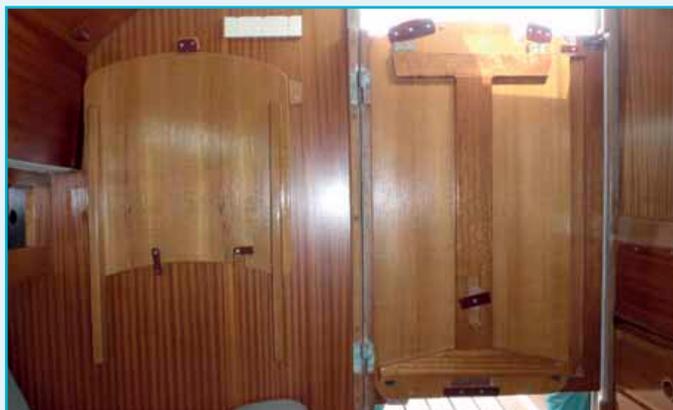
Die meisten Folkeboot-Segler halten sich tagsüber während der Fahrt auf ihrem Boot im Cockpit auf. Abends, nachdem der Hafen angelaufen wurde und das Boot sicher vertäut ist, wird aus dem Cockpit wieder eine Sammelstelle. Platz ist genug vorhanden, und man sitzt sicher in dem tiefen Cockpit – mit Blick auf das Hafengebäude oder Meer bei geschützten Ankerplätzen.

Seit vielen Jahren wurde das Folkeboot im Hafen vom gelben „Planwagen“ ganz bis zum Mast gekennzeichnet. Wir sind auch seit vielen Jahren mit diesem Zelt gesegelt und haben den dadurch entstandenen Schutz und Platz sehr zu schätzen gelernt. Aber wir sprachen schon davon, wie solch ein Zelt unseren Träumen nach aussehen sollte, und langsam aber sicher reifte der Vorstellung, wie ein ideales Zelt aussehen sollte. Als wir unser heutiges Folkeboot

ohne Zelt gekauft haben, wurde aus dem Traum Realität. Zu der Zeit hatten wir schon den Riesenvorteil einer Sprayhood erlebt und wollten außerdem aus mehreren Gründen nicht das Zelt auf ganzer Länge bis zum Mast. Das Zelt wurde demnach so gebaut, dass es am Baum über dem Cockpit auf drei Stäben liegt und am vorderen Bügel der Sprayhood abschließt. So sind freie Sicht nach vorne und Lichteinfall von vorne gegeben. Wir wünschten uns maximalen Durchblick und Licht im Zelt und haben deswegen große seitliche Fenster gewählt. (So wird es viel angenehmer an Tagen, an denen wir uns viel im Zelt aufhalten.) Alle Fenster haben außerdem Gardinen, die sich leicht öffnen und schließen lassen. Ein weiterer erheblicher Unterschied zwischen unserem Zelt und dem klassischen ist das Material, aus dem es gefertigt wurde. Wir haben das gleiche Persenningmaterial gewählt, aus dem die Sprayhood gefertigt wurde. Es ist stabiler und verhält sich ruhiger bei Wind.

Ein kleines Detail, das mit den Jahren viele Kleinreparaturen mit sich geführt hat, sind die Druckknöpfe, die sehr nah über Deck am Süll und Aufbauseiten angebracht sind, um das Zelt zu halten. Sie sitzen so niedrig, dass sie immer wieder abgetreten werden. Wir haben etwas robustere Knöpfe namens ‚lift-the-dot‘ an Stelle der empfindlicheren Tenax-Knöpfe gewählt. Außerdem haben wir sie versetzt, damit sie nicht so schnell abgetreten werden. Keine schlechte Idee bezüglich Haltbarkeit, und so entsteht auch weniger Zug unterhalb der Zeltplane. Um das Ganze zu vollenden,

Cockpittisch im Einsatz, auch in der in der Kajüte und verstaut am Haptschott.





Lars Boot Maria mit Cockpitzelt und Segelkleidern.

ließen wir ein Segelkleid für das Großsegel an dem Zelt annähen, das bis zum Mast läuft. Es schützt das Segel gegen Sonnenlicht und sorgt für Abspannung des Zeltdachs nach vorn. Dass das Zelt nicht ganz bis zum Mast reicht, macht es um einiges einfacher an den Wanten vorbei zu kommen, und gleichzeitig entsteht weniger Angriffsfläche für den Wind.

Reitbalken und Baumstütze

Um vollständig von einem Cockpit-Zelt zu profitieren ist es eine gute Idee, den Reitbalken zu entfernen, da er sonst das Cockpit zerteilt. Über den Reitbalken zu steigen ist schwierig, wenn das Zelt aufgebaut ist, und wir einigten uns recht schnell, dass eine einfache Möglichkeit den Reitbalken im Hafen zu entfernen hermusste. Schon damals in den 70ern gab es Standardhalterungen dafür, und es dauerte nicht lange, bis wir eine Scheren-Baumhalterung auf dem Dach hatten. Dadurch konnte der Reitbalken unter dem Achterdeck verstaut werden und das komplette Cockpit wurde geräumiger. Später haben wir die Scheren-Baumhalterung wieder aufgegeben, da sie durch ihre Anbringung mittig unter dem Baum doch vom Cockpit-Zelt sehr stark beansprucht wurde, nachdem die Sprayhood auch dazu gekommen ist. So verwenden wir wieder das Paddel, unterstützt von einer sehr leichten Seitenstütze, die aus einer Glasfaserangelrute hergestellt wurde. Sie ist am Cockpitsüß und an der Baumstütze direkt unterhalb des Baums befestigt. Damit ist der Baum in Querrichtung gesichert, wenn der Reitbalken unter Deck liegt. Die Großschotblöcke am Baum werden mit Schlüsselschäkeln befestigt, um schnelles und einfaches Entfernen zu ermöglichen.

Es bieten sich auch noch andere Lösungen für eine bequeme Reitbalken an. Das Folkeboot wurde ursprünglich mit einem kleinen schmalen Schotpfahl mitten im Cockpit entworfen, und diese Idee wurde bei mehreren Versionen wiederaufgenommen. Dies sichert permanenten Zutritt um diese Konsole herum, und viele Verwender sind mit solch einer Lösung sehr zufrieden. Noch mehr Möglichkeiten bieten sich an, und sie entsprechen alle den Klassenregeln.

Cockpit-Tisch:

Wenn wir im Cockpit wohnen und uns dort aufhalten, brauchen wir einen Tisch zum Essen und sonstigen Vorhaben. Wir haben also an einen sehr praktischen Tisch gedacht, der verwendbar in der Kajüte und draußen wäre. Dafür wird als Standard in vielen Folkebooten die Tür zur Kajüte genommen. Wir finden allerdings, dass dies eine sehr unbequeme Lösung darstellt und eine sehr schlechte Stimmung an Bord verbreitet wird, wenn man irgendwas drinnen holen soll und alles auf dem Tisch umkippt. Die Tür ist zu breit und lang, um als Tisch gut funktionieren zu können. Wir haben einen etwas schmaleren Tisch hergestellt, der an zwei verschiedenen Stellen

ins Cockpit passt. Wenn der Reitbalken entfernt ist, ist der Tisch am Backbord-Seitendeck angebracht, und wenn sich die Brücke am gewohnten Platz befindet an der Baumstütze, wie es bei vielen anderen Booten auch der Fall ist. Selbiger Tisch kann auch am Mast befestigt werden, falls wir uns doch in der Kajüte aufhalten. Das Ende des Tisches nahe des Eingangs ist abgerundet, um den Zutritt zur Kajüte zu erleichtern. Er ist so gebaut, dass er genau an die Tür passt, wenn er nicht gebraucht wird. Bei etwas größeren Gesellschaften mit Mittagsgästen, haben wir einen Einsatz der bis zum Rahmen gegenüber reicht. Dieser Ausbaueinsatz wird am Schott an Steuerbord hinter der Tür bereitgehalten.

Das Folkeboot hat vieles, was Tourenboote sonst nicht haben. Es ist z.B. nicht notwendig als erstes das Stromkabel zu „vertäuen“, und die sehr bescheidenen Vorräte an Wasser und Treibstoff können in der Regel von Hand an Bord geschafft werden, ohne dass das Boot zur Service-Pier verholt werden muss. Es passiert auch nicht oft, dass ein Folkeboot längsseits außerhalb von anderen Booten, oder noch schlimmer, innerhalb von anderen Booten in ein prallvollen Hafen liegen muss. Es gibt fast immer genug Platz zwischen Pfählen. Dass das Folkeboot nicht viel Platz bietet und nasser zu segeln ist als viele größere Boote, wird von diesen Vorteilen mehr als wieder wettgemacht.

In der nächsten Ausgabe werde ich über Reffsysteme und die Einrichtung an Bord erzählen. Instrumente und Strom werden auch erwähnt – mit alternativen und einfachen Lösungen.

Ich wünsche euch allen ein super Sommer und hoffe, viele von euch in Häfen und an Ankerplätzen zu treffen.



(von oben) Höhere Anbringung der Persenningknöpfe, Cockpitzelt als Verlängerung der Spritzkappe und des Segelkleids, passgenauer Schutz des Großbaums und einseitige Abstützung der Baumstütze als Ersatz für den Reitbalken im Hafen.



Geschwaderfahrt zum Veijlefjord mit Trolanen, Tjalfe und Evergreen

von Traute Genthe

Eigentlich war alles ein Zufall.

Meine Freunde, die Frieses (Mama Peggy, Papa Hans Gebhard und die Söhne Kai Henrik und Daniel), inzwischen vier Erwachsene und zwei Dackel, hatten auf dem Familienfolkeboot Platzprobleme. Da sie kein größeres Boot wollten, schafften sie für ihre beiden Söhne, leidenschaftliche Segler wie die Eltern, ein zweites Folke an: GFK und pflegeleicht.

Ich hatte mit Freundin Marlies zur gleichen Zeit zwei Wochen Törn in Dänemark geplant, vom Sonntag, den 21.07. bis Samstag, den 02.08.2013.

Das Wetter war prachtvoll, heiß und sonnig, litt nur leider an Windmangel. Familie Friese war samstags davor gestartet und über Schleimünde sonntags in Marstal motorend eingetroffen, voller Hafen!!

Marlies und ich starteten mittags (vormittags musste ich noch die neue Kuchenbude anpassen) bei leichtem Wind, der uns aber zwi-

schen Bülk und Kiel Leuchtturm verließ. Spiegelglatte See zwang mich, den Außenborder anzuwerfen.

Es wurde eine Motortour bei praller Sonne und ohne kühlendes Lüftchen, sogar der Fahrtwind war heiß, bis Marstal, wo 3 Folkeboote zusammenrückten, um uns Platz zu machen, 2 x Friese, wir und ein Hamburger Ehepaar, 4 Folkes auf drei Plätzen.

Abends grillten wir gemütlich mit zwei Gasgrills auf einer Sitzgruppe an Land.

Auch der Montag brachte totale Flaute, weshalb wir in Marstal blieben und den Tag mit Einkaufsbummel, schwimmen und abendlichem Grillen verträdelten. Der Windfinder hatte für Dienstag netten Wind versprochen.

Der kam dann auch mit OSO 4 und strahlendem Sonnenschein. Die Frieses mussten noch Benzin besorgen, da der Motor ihrer Söhne ein Spritfresser von 8 PS war.

Marlies und ich starteten, wir wollten locker über Handy Kontakt





halten. Als Tagesziel peilten wir Avernakö an. Das sah beim Passieren sehr voll aus, und die ersten verließen den Hafen bereits wieder. Wir segelten weiter nach Dyreborg, wo wir einen Platz im Zweierpäckchen fanden; Trolidanen und Evergreen verbrachten die Nacht im Päckchen auf Avernakö.

Tags darauf trafen wir sie wieder bei S 2–3 und Sonne vor Lyö mit Ziel Aarö Inselhafen. Das war entspanntes, lustiges Geschwadersegeln raumschots mit drei etwa gleichschnellen Booten. Auf Aarö gab es noch eine freie Box, die wir uns mit den Jungs teilten, die Eltern suchten sich ganz in der Nähe eine Lücke. Für Folkeboote ist immer noch Platz. Dann kühlten wir uns im klaren Wasser des Aarösundes ab. Das gemeinsame Grillen wurde schon zur Gewohnheit.

Fast jeden Morgen zauberte Hans Gebhard mit dem Klappfahrrad irgendwoher frische Brötchen, unsere Brotvorräte nahmen kaum ab.

Nach gemeinsamem Frühstück auf Tjalfe und Evergreen ging es bei leichten Winden aus südlichen Richtungen weiter nach Norden. Weil der Wind ganz einschlieft, wählten wir Middelfart Marina als Tagesziel. Marlies ging mit Familie Friese in die Stadt und ich bastelte auf dem Boot herum. Abends blieb der Grill aus und es gab eine Brotzeit.

Schon am Morgen war es sehr warm, sonnig, etwas diesig und flau, flau, flau.

Unter Motor ging es nach Kongebro, wir voraus, Familie Friese wollte unterwegs angeln, waren auch mit vier Makrelen und einem Hornhecht sehr erfolgreich. So früh am Tag, mittags, gab es in Kongebro noch reichlich Platz. Nachmittags bummelten wir gemeinsam in die Stadt Middelfart und aßen dort am Ufer lecker und günstig. Es war sehr heiß und die Kuchenbude tat beste Dienste als Sonnenschutz. Am Abend vertilgten wir die von Peggy gebratenen frischen Fische, lecker, lecker!

Die Jungs zog es wegen schönster Ferienerinnerungen nach Rosenvold im Vejlefjord, das kannte ich auch noch nicht. Es ist ein wirklich idyllischer kleiner Hafen, den nur Boote mit geringem Tiefgang anlaufen können. Der Strand auf beiden Seiten lud sofort zum Baden ein. Marlies pilgerte zum Wasserschloss. Das gemeinsame Abendessen schloss wieder einen schönen Sommertag ab.

Am nächsten Morgen war es zunächst diesig und schwachwindig. Wir wollten zurück in den kleinen Belt, möglichst wieder nach Kongebro. Vor Fredericia briste der Wind auf Nord 4 in Böen 5 auf und wir kreuzten gegen die Strömung uns möglichst im Neer-



strom haltend auf. Spannend war es an der Landzunge von Strib und unter der Hängebrücke, wo wir dicht unter Land segelten. Endlich in Kongebro gab es noch 3 freie Plätze an der Außenmole. Früchte und Getränke für alle einschließlich der Dackel auf dem Molenkopf regenerierten die Lebensgeister für einen ausgiebigen Stadtbummel. Abends haben Marlies und ich mal gekocht, Pasta mit Pesto und Thunfisch.

Am Morgen darauf mussten die Frieses noch Benzin besorgen, so segelten wir beide voraus nach Aarö, weil Kai am Tag darauf seine Freundin Anna in Aarösund erwartete. Anna wollte Kai und Daniel zurück nach Strande begleiten. Im Inselhafen gab es noch für alle drei Folkes Platz. Marlies und ich gingen erst mal schwimmen, bis Trolidanen und Evergreen folgten. Peggy machte für ihre Familie Pasta und wir beide hatten die Idee, die Kneipe am Hafen auszuprobieren. Gute Idee, das Essen war frisch zubereitet, reichlich, lecker und preiswert.

Leider sollte der nächste Morgen das Ende unserer Geschwaderfahrt bedeuten.

Familie Friese war schon nach Aarösund motort, um Anna an Bord zu nehmen. Marlies und ich wollten nach Dyvik voraussegeln. Beim Ablegen rutschte Marlies über den Fockbaum auf dem Vorschiff aus und verknackste sich so unglücklich den Knöchel, dass sie nicht mehr auftreten konnte. Also motorte ich auch nach Aarösund. Annas Mutter war so lieb, Marlies noch Deutschland mitzunehmen, da diese sich nicht mehr sicher an Bord bewegen konnte und medizinisch versorgt werden musste.





Ich blieb an diesem Tag mit Tjalfe in Aarösund und telefonierte mit potentiellen Mitseglern. Da viel Wind für die nächsten Tage angesagt war, wollte ich nicht alleine weitersegeln.

Am nächsten Morgen pünktlich um 7 Uhr stand Johann Meerbach mit seinem Enkel am Steg. Wir segelten zusammen bei W zunehmend bis zu 6Bft. (ein Unwetter vor der Flensburger Förde mit 9)

rund nach Kappeln. Von Kappeln nach Strande war Wolfgang Heck an Bord, leichte Winde zwischen SO über S nach W brachten uns angenehm zum Heimathafen.

Fazit: Das Segeln mit drei Folkes klappte prima, weil wir es ganz locker handhabten und nicht ständig regattierten. Kleine Boote finden selbst in der Ferienzeit immer noch Platz.



Dänemark hat sowohl an Land als auch von See betrachtet sehr schöne Ecken. Alle drei Mannschaften, inklusive Bordhunde. (Alle Fotos Genthe)





Mitte Mai ins Quellental – Glücksburg ist immer eine Reise wert!

von Jan Hinnerk Alberti

Die neue Segelsaison steht vor der Tür und wir können es kaum erwarten, wieder aufs Wasser zu kommen. Schon bald startet die Mittwochabend-Regattaserie in mehreren Vereinen an der Flensburger Förde mit der ersten Wettfahrt am 07.05.2014.

Schon seit Wochen sind die Termine bekannt und für mich fest eingetragen. In der vergangenen Saison hatten 15 Folkeboote für die Serie im Quellental gemeldet und oft waren 8–10 oder auch noch mehr Boote an der Startlinie. Seit Jahren haben die Folkeboote eine eigene Startzeit, 5 Minuten vor allen anderen Klassen. Auch Folkeboote aus anderen Vereinen sind herzlich willkommen.

Die Mittwochsregatten sind eine tolle Gelegenheit, erste Wettfahrterfahrungen zu sammeln und mit den Folke-Seglern in der Region ins Gespräch zu kommen oder auch einfach nur ein schönes Feier-

abenderlebnis mit Freunden oder Kollegen zu teilen. Die Stimmung – Segel aller Art vor dem warmen Licht der untergehenden Abendsonne – ist manch' müden Morgen danach allemal wert.

Wer Fragen zur Teilnahme hat, kann sich gerne an den FSC oder den Flottenobmann wenden.

Die Flotte Flensburger Förde freut sich auch ganz besonders auf Gäste von nah und fern: Am 17. Und 18. Mai 2014 findet die mittlerweile 42. Glücksburger Pokalregatta auf der Flensburger Innenförde statt. Ausgerichtet wird die Regatta wieder durch das Regatta-Team im Flensburger Segelclub. Die Ausschreibung ist erfolgt und es kann gemeldet werden. Nähere Informationen gibt es unter <http://www.fsc.de/regatten/pokalregatta.html>

Die Flotte Flensburg veranstaltet am Samstag nach dem Einlaufen ein Stegbier für alle Teilnehmer. Ich hoffe, wir sehen uns in Glücksburg wieder!

Jan Hinnerk Alberti, Nordergraben 62, 24937 Flensburg
mobil: +49 170 286 54 96, E-Mail: alberti@ujh-online.de



Foto: Genthe

Folkeboot- Vorführboot zu verkaufen!

F-GER 1102, Baujahr 2012
Regattaausrüstung
Alu-Rigg, North-Segel u.v.m.
nur € 49.900,-!
Neupreis: € 63.000,-

BERATUNG wird bei uns Flensburger Yacht-Service
groß geschrieben.

Ihr kompetenter Yachtausrüster
von A - Z:

All-Wetter-Bekleidung
Bootsfarben, -lacke, Malerzubehör
Beschläge und Blöcke
Epoxy Reparaturspachtel
Motorenzubehör
Neoprenanzüge und Ölzeug
Reparatur-Rundum-Service
Rettungswesten
Rigg- und Drahtarbeiten
Schuhe, Gummi- und Seestiefel
Sommer- und Winterlager
Tauwerk und Spleißarbeiten
Zeisinge

**FLENSBURGER
YACHT-SERVICE**

Am Industriehafen 4
D - 24937 Flensburg
Tel. +49 (0) 461 - 1 77 27 0
Fax +49 (0) 461 - 1 77 27 33
www.fys.de · info@fys.de

mo - fr 9.00 - 18.00
sa 9.00 - 13.00



Einladung zum Schleipokal

von Klaus Kahl



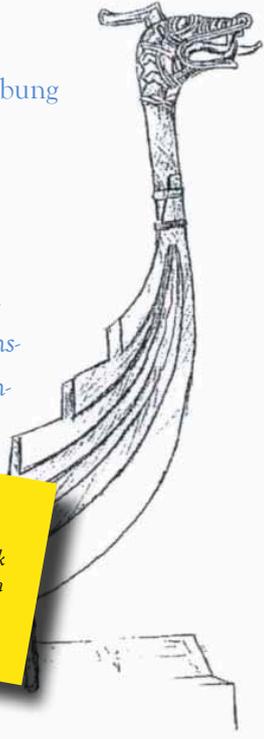
SCHLEIPOKAL 2014

Nordische Folkeboote

Wettfahrten & Ausschreibung

10.05.14- 11.05.13

Gemeinsames Ansegeln
mit dem SSC, Live- Musik
und technisches Diskussions-
forum für JEDEN Touren-
segler!



**AN ALLE FAHRTEN- UND
REGATTASEGLER**

Am Freitag, dem 09.05. findet um 18:30 im Leck
des SSC ein Diskussionsforum zu den technischen
Neuerungen statt.

Jeder Folkebootsegler ist herzlich eingeladen!

Die Folkebootflotte der Schlei lädt euch ein, auf dem schönen Revier des Ostseefjordes Regatta zu segeln.

Am 10. und 11. Mai richtet der Schlei-Segel-Club den Schleipokal 2014 aus.

Das Kranen am SSC und eine Liegemöglichkeit an den Brückenanlagen eine Woche vor und nach dem Schleipokal sind kostenlos!

Wie im vergangenen Jahr finden alle Aktivitäten im SSC statt. Durch diese örtliche Konzentration möchten wir auch das Soziale bedenken. Das zeitgleiche Ansegeln SSC bietet wieder ein geselliges Zusammensein, mit allem Drum und Dran. Es gibt Krustenbraten satt und Live-Musik am Samstag.

Die Ausschreibung und das Programm findet ihr auf www.ssc-online.eu oder www.folkeboot.de

Nun hoffe und wünsche ich als Obmann der Flotte Schlei, dass ihr zahlreich dabei seid.



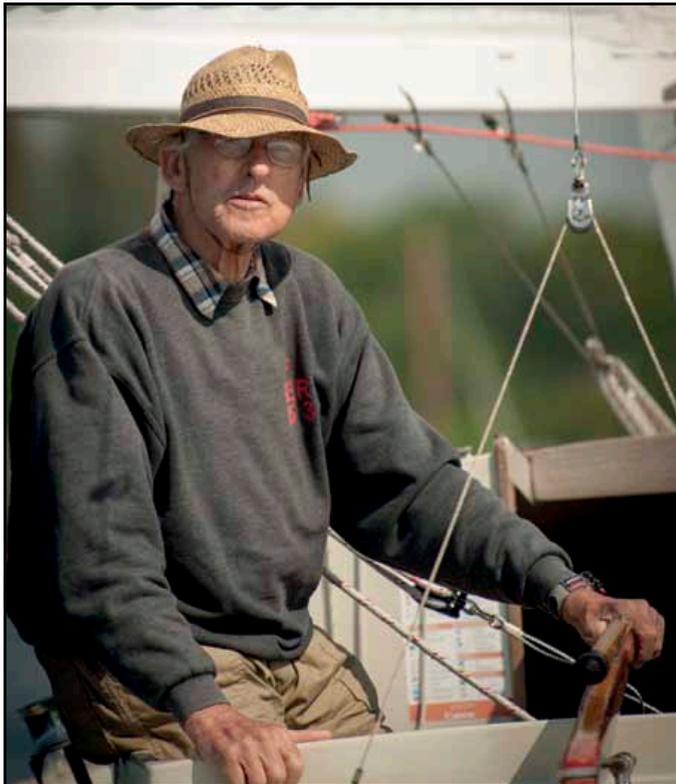


Wir trauern um Fritz Lübbe

Von Jürgen Breitenbach

Am 30.11.2013 ist unser Segelfreund Fritz Lübbe gestorben. Mit Ihm verlieren wir einen großen Folkeboot-Segler und ich einen meiner besten Freunde.

Im Jahr 1977 kam Fritz zu uns in die Klasse. Sein Folkeboot FG 353 Klein Fritzchen baute er mit viel Elan selbst aus und nahm danach an vielen Regatten erfolgreich teil.



Fritz bei den Eck-Days 2012 (Foto Kay Bohlmann)

Auch im letzten Jahr war er mit seinen 81 Jahren noch bei den Eck-Days, beim Trudelmuspokal und bei der Kieler Woche aktiv dabei.

Vor seiner Folkeboot-Zeit segelte Fritz erfolgreich im Tempest und nahm sogar 1972 an der Olympiaausscheidung in dieser Bootsklasse teil. Danach stieg er in den Piraten um.

Seine umfangreichen Erfahrungen und Kontakte aus dieser Zeit brachte er in die Folkeboot-Klasse ein. Die Trimmanleitung von „Uncle Fritz“ ist selbst heute in den USA noch immer aktuell.

Fritz war ein außergewöhnlich rühriger Werber für das Folkebootsegeln. Viele seiner früheren Segelfreunde aus anderen Bootsklassen begeisterte er für das Folkeboot und konnte sie für unsere Klasse gewinnen. Neulinge im Folkeboot wurden von ihm umfassend in das seglerische Umfeld eingeführt und betreut. Dabei ging es ihm nicht nur um das Material und den Trimm, sondern auch darum, seine umfangreichen Erfahrungen über die diversen Regattabahnen weiter zu geben. Über diesen Weg sind viele Segler aus anderen Klassen ins Folkeboot eingestiegen und auch geblieben.

Er warb außerdem unermüdlich für unsere Regatten. Vielfach arbeitete er vor unseren Kieler Regatten seine Liste ab, um durch einen Telefonrundruf möglichst viele Segler für eine Teilnahme zu gewinnen. Er selbst war wohl der Segler, der am häufigsten an

Wettfahrten im Kieler Umfeld teilgenommen hat. Gerne erinnere ich mich auch an die Speed-Tests, die wir oft gemeinsam mit anderen Folkebooten an vielen Sonntagen morgens durchgeführt haben.

Vorbildlich waren sicherlich auch seine interessanten Beiträge für die Folke-News. Gerade hier zeigte sich seine aktive Teilnahme an der Folke-Gemeinschaft. Es war ihm wichtig, seine Erfahrungen in den Folke-News zu veröffentlichen, und damit einem breiten Interessentenkreis zugänglich zu machen.

Fritz war aber auch ein Idealist, der oft lautstark für die Einhaltung von Konventionen und Regeln kämpfte. Ich persönlich erinnere mich noch gut an eine derartige Situation: Ich hetzte mal wieder aus dem Büro zur Regattabahn, zog dabei – weil es schnell gehen sollte – in der Pfahlreihe vor dem Wind das Großsegel hoch, tönte Fritz über den ganzen Hafen: „He Jürgen, was ist das denn für eine Seemannschaft!“

In den achtziger Jahren bemerkte Fritz, dass die Masten eines namhaften deutschen Bootsbauers an einigen Stellen zu dünn waren. Energisch und deutlich wies er auf diesen Missstand hin und sorgte damit für die Einhaltung der Messvorschriften.

Ohne Fritz wäre die Folkeboot-Szene heute nicht das, was sie ist. Fritz wird uns in der Kieler Flotte sehr fehlen!

Lieber Fritz, ich danke dir für deine Freundschaft und die spannenden Diskussionen über Segeltechnik und Segeltaktik.

Schleswiger Stadthafen, die Perle am Ende der Schlei



- * Segeln auf einem der schönsten Segelreviere Deutschlands
- * direkt im Stadtzentrum
- * modernste Hafenausstattung
- * maritime Küche in Restaurants und Bistros direkt am Hafen

SCHLESWIGER STADTHAFEN

Am Hafen 5 · 24837 Schleswig
Tel. (04621) 801-450 (Hafenmeister)
hafen@schleswiger-stadtwerke.de



Gemeinsam was bewegen. www.schleswiger-stadtwerke.de



Eck-Days und Deutsche Meisterschaft



Die Flotte Eckernförde lädt zu den Eck-Days vom 31. Mai bis 1. Juni 2014 und zur Deutschen Meisterschaft 18.08.2014 – 22.08.2014 in die Eckernförder Bucht.

Informationen bekommt ihr beim Segelclub Eckernförde e. V., Am Ort 2, 24340 Eckernförde Tel.: 04351-81143, Fax: 04351-87449

Unterlagen und Online-Meldung findet ihr unter:

- www.segelclub-eckernfoerde.de
- www.raceoffice.org.
Dort sind die beiden Regatten als Eck-Days bzw Deutsche Meisterschaft Folkeboote gelistet.



Neuer Obmann der Kieler Flotte



Armin Hellwig stellt sich vor

Hallo,

seit kurzem bin ich dafür zuständig, die Aktivitäten der Folkebootflotte Kiel zu koordinieren, deshalb möchte ich mich mit den nächsten Zeilen kurz vorstellen.



Mein Name ist Armin Hellwig, ich lebe mit Frau und vier Kindern in Kiel. Meine Begeisterung für das Segeln und den Bootsbau haben mich vor ca. 25 Jahren nach Norddeutschland gebracht. Seit 1993 haben wir das Folkeboot F 90, ein Lind-Bau von 1962, mit dem wir früher viele Touren nach Dänemark, Schweden und Norwegen gesegelt haben und seit ca. 15 Jahren regelmäßig an den Regatten im Kieler Raum teilnehmen.

Gerne werde ich mich dafür einsetzen, dass die drei Kieler Regatten (Trudelmauspokal, Kieler Woche, Stadtmeisterschaft) und das Dienstagstraining weiter erfolgreich mit großen Feldern stattfinden.



Foto: Christian Beirle Gonzalez



(Folke)-boot 2014

von Hans Ptaszynski, F GER 1092

Der Stand der FBC und damit auch der DFV war in diesem Jahr nicht integriert auf dem Areal der Klassenvereinigungen, sondern hatte eine wirklich exponierte Lage am Durchgang zu Halle 16.

Die Besucher- und Interessenten-Zahlen waren u.E. deutlich gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Leider konnte die FBC nicht mit einem „originalen“ Folkeboot aufwarten, aber dennoch spiegelte sich das grundsätzliche Interesse an diesen wunderschönen Linien des Bootes in den Augen der Messebesucher.

FBC und DFV konnten während der Woche relativ gut von einigen Mitgliedern der Flotte Essen repräsentiert werden. Für die nächsten Jahre wäre etwas mehr Engagement der Flotten nicht von Nachteil. Yul Wolff und Thomas Behrens blieben somit nicht viel mehr als Wochenend-Standdienst und die gesamte Logistik und Arbeit, auch für die DFV – sei ihnen herzlich gedankt.

Vermehrt waren in diesem Jahr Interessenten mit Auslandsdestinationen rund um das Mittelmeer, aber auch diese wiederum mit Fol-

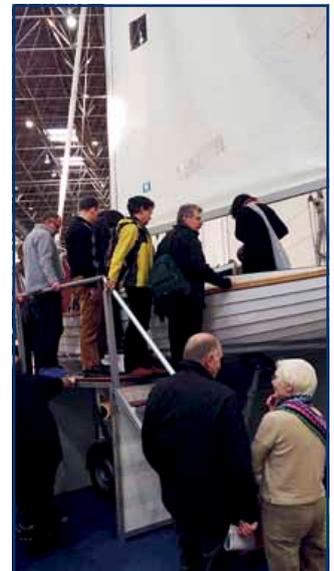


keboot-Vorbelastungen. Immer wieder wird nach revidierbaren Informationen für das Folkeboot gefragt, sei es Ostsee, Nordsee, Atlantik (Bretagne) oder Mittelmeer. Dazu sind alle Mitglieder aufgerufen, Infos und Erfahrungen zu publizieren. Dieses wäre wichtig nicht für den Kauf von Folkebooten, sondern vielmehr für die Expansion und den Zuwachs der Folkies. Desweiteren gibt es nach wie vor viele Interessenten für gebrauchte, kostengünstige Folkeboote – auch für Holzschiffe. Dafür sollte man vielleicht mal über einen „Kauf- und Refit-InfoFlyer“ nachdenken.

Es müsste außerdem der FBC gelingen, ein kostengünstiges Folkeboot für Einsteiger auf dem Markt zu etablieren, denn das Interesse an diesem Boot ist vorhanden. Die Bootsinteressenten achten allerdings absolut verstärkt auf ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Die boot Düsseldorf ließ laut der Presseerklärung der Messe auch 2014 kaum Besucherwünsche offen: Laut den ersten Befragungen sahen weit über 90 Prozent der Aussteller ihre Erwartungen erfüllt. Die boot Düsseldorf hat der internationalen Boots- und Wassersportwirtschaft in wirtschaftlich schwierigen Zeiten einen „ordentlichen Schuss Optimismus beschert“, hoffentlich auch der FBC und damit der Folkeboot-Vereinigung.

Interessant war der Besuch des britischen Folkeboot-Importeurs und Folke-Repräsentanten. Laut Aussage von Tony Smee (Folkboats UK) ist man durchaus an weiterreichender Kooperation des deutschen und britischen Verbandes interessiert. Ideen zu britisch-deutschen Aktivitäten sollten wir auch von unseren Mitgliedern einfordern. Ein Gedankenaustausch, vielleicht in diesem oder nächsten Jahr in einem der „Reiche“ sollte mal geplant werden. Sicherlich ist die englische Südsee eine Folke-Reise wert.



Fazit: Die Wichtigkeit der Repräsentanz der DFV auf der boot kann wiederum bestätigt werden, über weiterreichende Aktivitäten und vermehrte Standbesetzung sollte nachgedacht werden. Also liebe Folkies – machen wir uns mal Gedanken.

Schon jetzt kann man diesen Termin vormerken: Die boot Düsseldorf 2015 findet vom 17. bis 25. Januar statt. Auf ein Neues!



Rollanlage für Nordisches Folkeboot:
Konfiguration C1-112-2
864,00 EUR inkl. 19% MwSt.



Rollfock- und Rollreffsysteme
für Klassiker,
Tourenschiffe und Rennyachten



Wir beraten Sie gerne individuell!
Vertrauen Sie auf unsere Erfahrung bei Rollanlagen für Folkeboote (F sowie IF)

www.bartels.eu

Bartels GmbH | Bergheimer Str. 26 | 88677 Markdorf | +49 (0)7544-95860-0 | bartels@bartels.eu



Folkeboot Regatta Seminar von und mit Heino Haase

von Heiner Fahnenstich

Heino zusammen mit der Essener Folkebootflotte hatte geladen zu einem Seminar: „Wie segelt man schnell?“

Das Thema sollte sich nicht an die alten Hasen richten, aber Neueinsteigern und Gelegenheits-Regattaseglern die vielen verschiedenen Möglichkeiten von Stellschrauben für den Trimm eines Folkebootes vermitteln. Das Interesse war riesig, so waren an diesem Freitagabend über 50 Folkebootsegler und Interessierte anderer Klassen anwesend.

Heino wollte den Vortrag nicht so „dröge“ gestalten und hat zur praktischen Anschauung sein Mini-Folke mitgebracht. Mit einer richtigen Windmaschine konnten dann alle Einflüsse und Trimm-möglichkeiten demonstriert werden.

Es war erstaunlich, praktisch zu sehen, wie die Reaktionen auf die verschiedenen Trimm-Maßnahmen bei verschiedenem Wind an dem kleinen Folkebootmodell demonstriert werden konnten. Es gab den Teilnehmern einen guten Eindruck zu: „Wo muss ich ziehen, drücken, dichten oder fieren, um das oder das zu erreichen?“

Heino konnte natürlich alle notwendigen Maße von Mastposition, Wanten- und Vorstaglängen bildhaft darstellen und den interessierten Zuhörern Gelegenheit geben Notizen aufzunehmen.

Da auch die einschlägigen Cracks und Lokalmatadoren anwesend

1. Trimm
 - Boot – Ausrüstung – Mannschaft
 - Mast – Wanten / Stagen / Fallen
 - Segel
2. Trimmanleitung detailliert für Segel
3. Manöver Ablaufplan
4. Wie segelt man schnell

waren, ergab sich eine rege Diskussion zu den verschiedenen Trimm-Maßnahmen und -Möglichkeiten.

Der Erfolg und das Ergebnis der Veranstaltungen – wir haben im Herbst eine ähnliche Veranstaltung mit Per Jørgensen durchgeführt – bestärken mich in der Auffassung, dass wir mehr lokale Trainingsveranstaltungen zielgruppenorientiert in den Revieren vor Ort brauchen. Wir müssen die Breite der interessierten Regattasegler erhalten und näher an die Spitze bringen. Dies schließt auch die Fahrtensegler ein, die wir nur durch lokale Veranstaltungen in die Gemeinschaft der Folkebootsegler bringen können. Die beiden zentralen Trainingsveranstaltungen können dieses Ziel nicht unterstützen

Heino Haase trägt nicht nur vor, anschließend wird noch viel diskutiert und erklärt.



Ski & Sail 2014



12./13. Juli 2014 Riesenslalom und Yardstick

Je Crew werden ein oder zwei Skifahrer gewertet, einzeln gemeldete Skifahrer werden einer Segelcrew zugelost.

2 Abfahrten am Samstag, den 12.07.2014 ab 15:30 Uhr in der Skihalle Neuss
Gewertet wird die Differenzzeit beider Läufe

2 Wettfahrten am Sonntag, den 13.07.2014, Ankündigungssignal für die
1. Wettfahrt um 11:00 Uhr vor dem EYC
2. Wettfahrt nach Ankündigung

Meldeschluss: **10.06.2014** (Eingang, keine Nachmeldungen!)

Meldegeld: 45,- € je Skifahrer /Segelcrew

Anreise auf eigene Kosten

7,- € Skiverleih vor Ort

7,- € Schuhverleih

Onlinemeldung: www.wfg-baldeneysee.org

Rennleitung in der Skihalle: Snow Team Neuss

Wettfahrtleitung Essener Yacht-Club

Wolfgang Pressburger, Lentorfstraße 43, 45307 Essen,

Tel.: 0201 / 55 41 46, Fax: 0201 / 55 72 22

eMail: wolfgang.pressburger@t-online.de



38. Regatta der Eisernen

von Eckard Wefringhaus, GER 697 Spring

Freitag Abend, 29. November, bewölkt, 3°. Oh je, das könnte wirklich kalt werden. Wir haben erst seit einem halben Jahr den Segelschein. Hatten also noch keine Gelegenheit schlechte Erfahrungen mit schlechtem Wetter bei der Eisernen zu sammeln. Dietmar, unser Freund aus Vorarlberg, hatte dazu schon jede Menge Möglichkeiten. Aber noch keine mit einem Folkeboot zu segeln! Ein ideales Team also: Zwei Blinde und ein Lahmer. Eine furchtlose Mannschaft beim Abendbrot.

Samstag. Lange Unterwäsche, Handschuhe, Schals, dicke Socken in den Gummistiefeln. Heiße Suppe in der Thermoskanne. Wir sind präpariert!

Immer noch bewölkt, 1°. Schade, dass wir keinen Wind haben: Dietmar wird seine erste Trainigseinheit auf dem Folkeboot bei der Regatta haben. Wir motoren von Meersburg nach Konstanz, legen an und sind froh, uns auf dem Weihnachtsmarkt ein bisschen die eingefrorenen Füße vertreten zu können.

So langsam kommt die Sonne heraus, wir schlendern zum Konzil. Ganz schön viele Leute hier! 228 Boote haben gemeldet. Später

wird der Wettfahrtsleiter stolz verkünden, dass davon 216 auch erschienen sind. Die Eisernen war damit in diesem Jahr die größte Regatta auf dem Bodensee!

Und dann: Herrlichster Sonnenschein, die Konstanzer Bucht voller bunter Segel, Jollen und Yachten und Katarane. Bei uns Blinden: Große Aufregung am Start: „Raum! Raum!“ Aber unser Lahmer am Ruder ist tiefenentspannt. Nach der Startlinie Geplauder von Boot zu Boot. Eine kleine Aufregung noch an der ersten Tonne. Ein Kampf mit einem Giganten, einer Bavaria, die, während wir gemeinsam die Tonne umrunden, beinahe eine Jolle versenkt. Wir berühren die Boje und drehen eine Extrarunde.

Auf die kommt es nicht an: Der Wind ist schwach, sehr schwach. Wir brauchen 03:11:50 Stunden, viel Zeit, auf dem Bug mit den Beinen zu Baumeln. Eine herrliche Ausfahrt in der Sonne! Und wir waren nicht mal die Langsamsten.

Wofür entscheiden wir uns beim nächsten Mal? Wind oder Sonne?

Winterstammtisch der Flotte Bodensee: Zu Gast beim Staader Seglerverein

von Erika Beyerle

Nachdem wir uns letztes Jahr in der Gutschänke des Staatsweinguts Meersburg getroffen haben, war dieses Jahr wieder die andere Seeseite an der Reihe. Rüdiger und Urte Ulrich (F G 218) hatten ins Seglerheim des SVS geladen.

Neben dem allgemeinen Austausch von Neuigkeiten, dem Pläneschmieden für die kommende Saison und der Pflege von Kontakten auch zu ehemaligen Mitgliedern oder Seglern aus dem Fahrtenbereich gibt es beim Wintertreffen meistens auch Dias zu sehen – so auch dieses Jahr.

Gerhard Kunze bot uns einen Vortrag zum Thema „Mit dem eigenen Schiff zur Deutschen Meisterschaft“, in dem er nicht nur mit Bildern vom VSaW und dem Revier Wannsee/Unterhavel Lust aufs Mitsegeln machte, sondern auch Tipps für die Organisation und Vorbereitung gab.

Auch Hans Singeisen war mit seinem Schiff im letzten Sommer auf anderen Revieren unterwegs: Zwischen Ueckermünde und Usedom. Seine Diashow war ein tolles Stimmungsbild einer Fahrt voller Folkebootromantik, bei der man schon vom bloßen Zuschauen einen deutlichen Erholungseffekt bemerken konnte.

So wird der Stammtisch vielleicht den einen oder anderen Bootseigner zu eigenen Reiseprojekten inspiriert haben – und das Ergebnis können wir dann hoffentlich nächsten Winter wieder in Bildern erleben.

Vielen Dank an Gerhard und Hans!

Ein herzliches Dankeschön geht an unsere Gastgeber Urte und Rüdiger, die im Seglerheim SVS die Bewirtung übernahmen.





Segler vom See im wenigen Schnee Ein Skimeeting der Flotte Bodensee

von Olaf E. Jahnke

Bodensee – Viel Schnee hat es am zweiten Märzwochenende beim Skimeeting in Laterns in diesem Jahr zwar nicht gegeben, es sind dennoch alle Teilnehmer auf ihre Kosten gekommen. Das liegt vermutlich an den netten Menschen, die das organisieren, die sich da treffen, an der Lage und auch am Gebäude, der Berghütte Marienruh. Hier versammeln sich Folkebootsegler und -eigner, Sympathisanten und Freunde, Mitsegler und Familien, der Folkebootflotte Bodensee schon seit 1991 zu einem Wintersportwochenende. Die Hütte liegt auf über 1000 Metern und hat den Vorteil, dass Skigebiet, Rodelbahn, Wander- und Tourenstrecken vor der Haustür liegen. Das Gebäude aus dem vorletzten Jahrhundert ist typisch für die Gegend ganz aus Holz, wie manches Folkeboot. Wie ebendieses hat die Hütte im Laufe der Jahre nur ganz moderate Änderungen erfahren. Zwar wurde in der Nachbarschaft baulich etwas verändert, aber es bleibt immer noch die phantastische Lage. Mit Blick auf das erst seit 700 Jahren besiedelte Laternsertal, im österreichischen Vorarlberg gelegen, beherbergt die Hütte der „Barmherzigen Schwestern vom Werk der Frohbotschaft Batschuns“ also jährlich zum Winterausklang ein buntes Völkchen von Folkeboot-Freunden jeder Altersklasse.

Internationale Hüttengaudi

Auch international geht es zu, wie oft am Bodensee, denn es sind Österreicher, Schweizer und Deutsche einträchtig zu Wintersport und Hüttengaudi versammelt. Oft war der Weg zum Haus schon mit Wintersport verbunden und das Haus ganz in Schnee eingepackt. Dieses Jahr konnte man dafür mit dem Auto bis zur Hütte fahren. Das Skigebiet Gapfohl-Laterns ist klein, sympathisch und bietet für alle Bergfreunde etwas. Zwar war der Schnee schon arg abgeschmolzen, aber für die Enthusiasten gab es dank Sessellift und Schneekanonen doch noch die Möglichkeit, Ski oder Snowboard bis zur Talstation zu fahren. Das wurde durchaus auch genutzt – und vormittags waren die Bedingungen überraschend erträglich. Andere kam beim Ski- oder Bergwandern auf ihre Kosten. Immer mehr Tourenger, Schneeschuh- und Wanderfreunde haben die Gegend entdeckt. Freunde des Kufensports, Schlittensfahrer aller Art kommen in normalen Wintern besonders auf ihre Kosten. Die Marienruh liegt nämlich unmittelbar an der Rodelbahn. Doch die mussten heuer leider verzichten – oder auch in die Höhen ausweichen.



Wir lassen Sie nicht untergehen

Unsere Leistungen

- ▶ Einziges Servicecenter der Folkeboot Zentrale – wir sind mit dem Ausbau neuer Schiffe beauftragt!
- ▶ Sämtliche Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten rund ums Boot
- ▶ Lackierarbeiten
- ▶ Refit aller Boote
- ▶ Holzarbeiten aller Art
- ▶ FLEXITEEK-Verlegung
- ▶ Regattatuning
- ▶ Trailer-Service inkl. HU
- ▶ Strahlarbeiten
- ▶ Ersatzteile aller Art
- ▶ Bootelektrik und Zubehör
- ▶ Edelstahlarbeiten und Spezialanfertigungen aller Art
- ▶ Außenborder Service
- ▶ Raymarine

Yuls Werft
Yul Wolff
Schleistr. 16 • 24837 Schleswig
Tel (0 46 21) 48 55 93 oder 0176 - 21 99 47 54
Mo.- Fr. 9 -17 Uhr, Sa. nach Absprache





Das Besondere des Treffens – neben der Tradition – ist die Gemeinschaft der Bodensee-Segler und ihrer Familien. Ob Regatta- oder Tourensegler, ob ehemalige oder zukünftige Folkebootler, alle finden sich in dieser einmaligen und gemütlichen Atmosphäre zusammen. Da wird zusammen eingeheizt, gekocht, gegessen, gelacht, gefeiert, gespielt – und für die kommende Saison gefachsimpelt. Mit einem Profikoch als Schwiegersohn dabei, gibt es auch immer wieder kulinarische Überraschungen.

Gute Feen

Herz und Seele der Folke-Skiwochenenden sind die Organisatoren Trixi und Wolfgang Eble. Die guten Feen sorgen mit ihrer inzwischen angewachsenen Familie seit Jahrzehnten dafür, dass

sich die Flotte Bodensee auf Bergeshöhe trifft – und wohlfühlt. Die Österreicher segeln inzwischen während der Saison eher auf der Ostsee. Dort ist das Ehepaar mit ihrer *Fee* unterwegs, während ihre *Kleine Fee*, eines der ältesten Folkes auf dem See (oder überhaupt), mit der Segelnummer G 2 noch gelegentlich auf dem Obersee anzutreffen ist.

Aus dem Herzen aller segelnden Wintersportfreunde sprachen Obfrau Elly Kaspar und Regattawart Bernd Miller, als sie sich im Namen der Flotte herzlich bei den Ebles und der ganzen Familie bedanken. Übrigens waren auch schon Teilnehmer aus anderen Revieren dabei – und sind herzlich willkommen, wenn es zum Winterende 2015 wieder heißt: Folke-Skiwochenende in Laterns.



Wintersportler und Wanderer, internationales Bartflechten und Hüttengemütlichkeit. Oben die Hütte Marienruh



Folkeboot-Polo
sailshirt.com



...zum Schluss

ein Nachwort von Jessica Beer

Diesmal möchte ich euch darum bitten, über die Relingskante hinaus zu blicken, denn es geht nicht ums Folkeboot, sondern um einen kleinen Verein aus Schleswig, den euch in den folgenden Zeilen die Gründerin, Dr. Stephanie Schön, vorstellen möchte:

Wolkenpass Kinderhilfe Vietnam e.V.

Gegründet wurde er 1999, den Impuls gab die Adoption des heute 17 jährigen Hung aus Vietnam.

Bis heute wird die Kernarbeit von einer kleinen Gruppe von Gründungsmitgliedern geleistet, die dies ehrenamtlich tun.

Unser Wirkungsort ist die kleine Insel Phu Quoc in Vietnam, gelegen vor der Küste Kambodschas.



Kern der Arbeit ist die Förderung von Schulbildung und Ausbildung. Dies wird über persönliche Patenschaften geleistet, denn mit 80 Euro im Jahr können sämtliche Aufwendungen für den Schulbesuch (u.a. die Schuluniformen und -materialien) finanziert werden, zudem erhält die Familie, die ihr Kind zur Schule schickt, eine Gabe von 4 x 100 kg Reis dafür, dass das Kind nicht am Familienauskommen mitarbeiten kann.

Weiterhin unterstützen wir Frauen und Mütter über ein Mikrokreditprogramm zur Existenzgründung (z.B. Entenzucht), dies wird u.a. finanziert durch den hiesigen Verkauf von Pfeffer, der von Phu Quoc stammt.

Durch zusätzliche Spenden können wir weitere Projekte gestalten

- Ein Notfond hilft Familien in Notsituationen, z.B. bei Erkrankung
- Wir unterstützen wesentlich die Arbeit der „Armenküche“ des Krankenhauses in Duong Duong, aus der bedürftige Patienten mit Essen versorgt werden.
- In Kooperation mit einem buddhistischen Verein unterstützen wir eine Taubstummschule.
- Mehrere junge Erwachsene erhalten Stipendien für eine Ausbildung oder ein Studium.
- Ein engagierter Mönch, der in seiner Pagode 25 Kinder ohne Familie beherbergt, ernährt und in die Schule schickt, erhält unsere Unterstützung.

All dies erfolgt in enger Kooperation mit den Schulen und Behörden, was durch das Engagement unseres Ehrenmitgliedes Herrn Thuan Phu Tho, selbst von der Insel stammend, nun in München lebend, sichergestellt wird, da er alljährlich 3 Monate dort verbringt.

So gelingt es uns, die Spendengelder zu 100 % ohne Abzüge und in direkter Zuwendung vor Ort zu bringen.

Auch wenn Vietnam wirtschaftlich im Aufschwung ist, bleibt die Arbeit wichtig, denn durch den zunehmenden Tourismus kommt es ebenso zur Verarmung bestimmter Bevölkerungsgruppen.

Das Land, „woder Pfeffer wächst“, ist wunderschön, die Menschen freundlich und dankbar, trotz des erlittenen Kriegesgeschehens.



Durch unsere jahrelange Arbeit blicken wir auf große Wandlungen.

Viele kleine Menschen, die viele kleine Schritte tun, können das Gesicht der Welt verändern!

Es sind uns alle Fragen willkommen, schauen Sie doch bei mehr Interesse einmal auf unserer Homepage www.wolkenpass.de oder auf unserer facebook-Seite www.facebook.com/wolkenpass vorbei.

folkeboat
THE NEW CLASSIC

ELYSTROM SAILS
DAS RICHTIGE SEGEL FÜR SIE.

- for the future

JOHN MAST

HARBECK

Wir haben den passenden Trailer für Ihr Folkeboot!

HAUBOLD YACHTING Scharfe Lanke 47 13595 Berlin
Telefon Nr.: 030 36 28 44 66 Fax Nr.: 030 36 28 44 68
Info@Haubold-Yachting.de www.Haubold-Yachting.de



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 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 sowie Hilfestellung für Neueinsteiger in die Klasse
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Johannes Thaysen
Thyraweg 41, 24837 Schleswig
Tel. 04621/33652, Fax 04621/934939
vorsitzender@folkeboot.de

2. Vorsitzender
Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738
mobil 01 71/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart
Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
Tel. 041 01/46133
miniundhilka@kabelmail.de

Sportwart
Sönke (Asta) Durst,
Am Königsmoor 10, 24248 Mönkeberg
Tel. 0431/6408809
sportwart@folkeboot.de

Pressewart/Redaktion
Jessica Beer
Gut Winning 1, 24882 Winning
mobil 01 76/23 53 68 37
presse@folkeboot.de

Internet-Obmann
Harald Koglin
Neuwerker Weg 22 A, 14167 Berlin
Tel. 030/8177733,
internet@folkeboot.de

Technischer Obmann
Michael Fehlandt
Alter Feldweg 9a, 24214 Altwittenbek,
mobil 01 71/5 59 35 46
technik@folkeboot.de

Bbeauftragte für Fahrtensegeln
Traute-Maria Genthe
Fliegender Holländer 19, 24159 Kiel
Tel. 0431/372236, Fax 0431/372247
fahrtensegeln@folkeboot.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.: 035 191 600
BIC: DEUTDEB210
IBAN: DE07 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
Pichelsdorfer Str. 3, 13595 Berlin
Tel. 030/20607459, klabunde-s@snafu.de
www.folkeboot-berlin.de

Bodensee Elly Kaspar
Einöden 22, 88099 Neukirch
Tel. 07528/920204, mobil 01 71/2860401
elly.kaspar@t-online.de
www.folke-bodensee.de

Eckernförde Fritz Schaarschmidt
Kastanienstraße 11, 24114 Kiel
Tel. 0431/38582133, mobil 01 71/2674912
fritz_schaarschmidt@gmx.de
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11B, 42579 Heiligenhaus
mobil 01 62/4249421
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg Jan Hinnerk Alberti
Nordergraben 62, 24937 Flensburg
mobil 0170/286 54 96
alberti@ujh-online.de
www.f-ger.de

Hamburg Thomas Behrens
Kap-Horn-Weg 15, 21129 Hamburg
Tel. 040/7427649
thomas.behrens@folkeboot-hh.de
www.folkeboot-hh.de

Impressum

Kiel Armin Hellwig
Teichkoppel 64b, 24161 Kiel-Altenholz
mobil 01 63/4272672
arminhellwig@web.de
www.flotte-kiel.de

Lübeck Britta Rosehr
Zwinglistraße 2, 23568 Lübeck
mobil 01 70/903 72 13
b.rosehr@freenet.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Frithjof Höse
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf
Tel. 03 8204/1 53 63
frido@folkeboot-mv.de
www.folkeboot-mv.de

Möhnese Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Tel. 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnese.de

Schlei Klaus Kahl
Dachsgang 8, 24848 Kropp
Tel. 04624/800875
folke-klaus@t-online.de
www.folkeboot-schlei.de

V-Mann Folke Junior
Hartwig Sulkiewicz
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg
Tel. 040/28056205
hartwig@sulkiewicz.de
www.kdyjunior.de

FOLKENEWS

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck, Gestaltung, Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 046 61/900 17-0, Fax 9 00 17-20
www.mussack.net · info@mussack.net

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. 06. 2014

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.

INTERNET-LINK:

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

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname		Geburtsdatum	
Name		Telefon	
Straße		Bank	
PLZ	Ort	IBAN	
Club		BIC	
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





Einladung zum Folke-Fahrtenseglertreff vom 11.–13. Juli 2014 in Schleswig an der Schlei

Liebe Folkeboot-SeglerInnen,

die DFV lädt in Zusammenarbeit mit der Flotte Schlei alle FolkeSeglerInnen zum Folke-Segler-Treffen vom 11. bis zum 13. Juli 2014 auf der Schlei ein.

Zeit und Lust? Bitte meldet euch bis zum 01. Juni 2014 bei der Fahrtenbeauftragten Traute Genthe an. Vielleicht habt ihr auch Freunde und Bekannte, die ebenfalls Folkeboot segeln? Auch sie können sich bei Traute Genthe anmelden, denn alle Folkeboot-seglerInnen sind herzlich willkommen!

Die Teilnahmegebühr pro Boot beträgt 30 €.

Freitag, 11. Juli	Eintreffen der Boote im SSC und/oder Stadthafen Schleswig
Sonabend, 12. Juli	Frühstück im Leck Theorie und Praxis der Trimmoptimierung mit einem Profi. Geschwaderfahrt nach Maasholm (oder einen anderer Hafen, je nach Wind), Grillen am Hafen (Musik und Schwoof)
Sonntag, 13. Juli	Zurücksegeln in die Häfen, Ausklang bei Kaffee und Kuchen



Einladung der Dänischen Klassenvereini- gung zum Pfingsttreffen in Marstal

Liebe Folkebootsegler/innen,

die dänische Klassenvereinigung der Folkeboote lädt zu ihrem Pfingsttreffen in Marstal ein.

Ankunftstag soll der 8. Juni gegen 16 Uhr in der Marina Marstal sein, anschließend möchte man bei einem Bier im BBQ den Ablauf des restlichen Tages planen.

Gemeinsames Grillen ist angedacht, zu dem jeder sein eigenes Essen und Trinken mitbringen möchte.

Das Treffen soll in der Nacht zum 9. Juni enden.

Es wird eine Chance sein, sich mit anderen Folkies auch international auszutauschen und vielleicht einige gute Ideen zu sammeln.

Jeder ist willkommen und man hofft auf eine rege Beteiligung. Ich wünsche Euch einen guten Start in die Saison 2014,

*Traute Genthe
Fahrtenbeauftragte der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.*