7,50 €

Nummer 1/2010
1. Quartal

68 Jahre
Folkeboot

FOLKENEWS

Quo Vadis Folkeboot?

Die Sommerreise der Habibi

Einladung zur Deutschen Meisterschaft in Laboe

Neue Serie: Restaurierung

Foto Christine Lenz

Stadtmeisterschaft Kiel

Die Innenförde ist nicht ohne!

Bei den offenen Stadt- und Flottenmeisterschaften der nordischen Folkeboote zeigte sich die Kieler Innenförde von ihrer anspruchsvollen und sehr sportlichen Seite. Dies trifft in erster Linie auf den veranstaltenden Verein, die Wassersport-Vereinigung Mönkeberg e.V. zu, die diese Regatta jeweils am ersten Septemberwochenende professionell und darüber hinaus mit sehr viel ehrenamtlichem Einsatz gesellig durchführt. Sie bemühen sich nicht nur auf dem Wasser, die nicht gerade einfachen Verhältnisse auf der Innenförde optimal zu nutzen, sondern lassen diese Veranstaltung auch in ihrem schönen Vereinsheim zu einem genussreichen Event werden.

Es beginnt bei der Steuermannsbesprechung am Samstag, wo Kaffee gereicht wird, findet sein Highlight am Samstag nach den Wettfahrten, wenn die üppigen Fleischplatten und Beilagen die stark strapazierten Körper der Folkecrews wieder stärken und die Mannschaft hinter der Theke zu Bestform aufläuft, und wird am Sonntag würdig bei Kaffee und Kuchen mit einer stilvollen Siegerehrung beendet.

Auf dem Wasser sind ebenfalls Könner am Werk. Die Startlinie liegt gut, die Möglichkeiten der Bahnlegung werden optimal genutzt und die Wettfahrten zügig durchgezogen. Die Regattaleitung kennt den Fahrplan der großen Colorline-Fähren gut und verschiebt entsprechend einen Start; somit kommt es auch zu keinen Komplikationen, wie man es in Berlin teilweise bei der Begegnung mit Schuten schmerzlich erleben muss.

2009 waren leider nur 21 Boote am Start, was ggf. mit darauf zurückzuführen ist, dass zeitnah die deutsche Meisterschaft in Berlin anstand und einige Crews eher die Berliner Meisterschaft als Vorbereitung nutzen wollten. Ansonsten kennen wir auf der Innenförde Felder von ca. 35 Booten, denn es handelt sich um die offene Stadt- und Flottenmeisterschaft Kiel. In den vorangegangenen Jahren zählten Segler aus der Schlei und aus Eckernförde zu den Gästen. Wir hoffen, dass die Beteiligung in den folgenden Jahren wieder zunimmt (2010 findet die Stadtmeisterschaft am Wochenende nach der DM in Laboe statt!). Die Veranstaltung ist es wert!
Die Verhältnisse auf der Bahn verlangten 2009 den Crews in punkto Windstärke und Winddrehungen schon recht viel ab. Druck war auf alle Fälle in der Luft und je dichter man an das Westufer kam, umso mehr Vorausschau, Steuertechnik und Zusammenspiel der Crew waren gefragt, denn die Dreher hatten es schon in sich.

Aber auch der Kurs von der 2 zur 3 (es wurde ohne Gate gesegelt) war nicht einfach. Ständig musste man auf der Hut sein, die von hinten anrollenden Böen frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren, um nicht im Loch hängen zu bleiben. Hierbei sind engagierte und erfahrene Crewmitglieder Gold wert!

Nach dem ersten Tag und drei Wettfahrten führten Jürgen Breitenbach und Crew (2./1./1.) knapp vor meinem Team (1./2./.2.). Die Plätze 3 bis 6 lagen ebenfalls sehr eng beieinander. Somit war klar, dass sich kaum eine Crew bei den noch verbleibenden Wettfahrten am Sonntag einen Schnitzer erlauben durfte.

Am Ende hatte mein Team mit Svenja Thoroe und Butze Bredt das etwas glücklichere Händchen als das Till-Team und den weiteren Crews. Es war ein hartes Stück Arbeit, aber es hat Spaß gemacht.

Ich möchte mich nochmals bei den Veranstaltern für dieses traditionsreiche und sehr gelungene Regattawochenende bedanken und glaube im Namen aller Teilnehmer sprechen zu dürfen. Auf der Homepage des Veranstalters findet ihr viele schöne Bilder von den Wettfahrten und die Ergebnisliste.

Sönke „Asta“ Durst, hasta la vista,
GER 564

Asta la Vista in perfektem Trimm und in nicht so perfektem Wetter

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Dieser Winter war kalt und Energie zehrend. Unsere Energie hat er aber nicht geschwächt. Voller Kraft sind wir im Vorstand in neuer Besetzung in das neue Jahr gestartet. Möge dieser Schwung – Bewahren des Bewährten und Ausprobieren von Neuem – in unserer Vereinigung uns helfen, die zukünftigen Herausforderungen zu begegnen und anzupacken.

1. Viele von euch wünschen eine breitere Verteilung der Erkenntnisse des Bestentrainings, das alljährlich meistens für die gleichen Teilnehmer durchgeführt wird. Wir werden allen Flotten die Trainingsaufgaben, die Trimmanleitungen und, sofern vorhanden, auch Videos in Form einer CD zur Verfügung stellen, die dann von mehr Seglern genutzt werden können als bisher. Der für dieses Jahr verpflichtete Trainer hat sich dankenswerter Weise bereit erklärt, seine Trainingsaufgaben und Empfehlungen uns allen zur Verfügung zu stellen. Einen Bericht in der FN wird es auch geben.

2. Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: So auch die DM in Laboe, die dieses Jahr ausnahmsweise mit 2 Vermessungstagen mit nur 4 Segeltagen durchgeführt wird. Obwohl es in den letzten beiden Jahren wenig Stress mit den Kontrollen gegeben hat, enthält diese Ausgabe der FN die aktuellen Hinweise zu den Regularien und zum Ablauf einer DM. Nun kann keiner mehr sagen, er hätte es nicht gewusst...

3. Frischer Wind weht uns auch vom Redaktionsteam der FN, Stefan und Bernd, entgegen: Zukünftig wird es jeweils zum Quartalsanfang (April, Juli, Oktober, Weihnachten) eine Ausgabe der FN mit festen Rubriken wie Regatta, Fahrten, Wetter, Reviere, Ausland, Trimmtricks, Segelkunde und sogar Rätsel geben. In enger Abstimmung mit unserem Webmaster Harald soll mittelfristig echte Synergie mit unserem Internetauftritt entstehen. Wir erhoffen uns mit der Erweiterung des Informationsangebotes einen Beitrag zur Öffnung unserer Vereinigung, auch in Richtung jüngerer Segler...

4. Nun ist die Katze aus dem Sack: Die Folkeboatcentralen wurde nach Hamburg verkauft. Mit dieser positiven Nachricht erhoffen wir uns eine Belebung der Folkebootszene auch im Hinblick auf die Neuboot- und Ersatzteilpreise. Wir streben an, dass sich die neuen Eigentümer demnächst hier in der FN vorstellen werden.

5. Als Vorsitzender habe ich mich euch zwar vorgestellt, aber ihr wisst noch nicht viel über meine Ziele, Ideen, ja Visionen zur Situation des Folkebootes und der DFV. Unter dem Titel: Folkeboot - quo vadis? habe ich einige Punkte dazu aufgeschrieben. Dabei hat mich Heino Haase sehr konstruktiv unterstützt. Heino ist ja im wahrsten Sinne ein alter ‚Hase' in unserer Szene und ich bin ihm sehr dankbar, dass er mich und damit uns alle so bereichert.

Euch allen eine gute Segelsaison 2010.

Euer 1. Vorsitzender

Johannes Thaysen

Unsere Boote warten auf ihren Einsatz bei der letzjährigen Deutschen Meisterschaft

Folkeboot – quo vadis?

Analyse, Ziele und Ideen zur Situation des Folkebootes

Ihr Folkebootsegler und -seglerinnen habt einen berechtigten Anspruch zu erfahren, was euer neuer Vorsitzender so für Ideen, ja Visionen zur Situation des Folkebootes und zur Weiterentwicklung der DFV aufzuweisen hat. Deshalb habe ich ein paar Punkte aufgeschrieben, die ich hiermit zur Diskussion stelle. Bei diesem Prozess hat mich Heino Haase ganz maßgeblich unterstützt, ja einige Ideen stammen aus seiner Feder. Heino ist ein alter ‚Hase' der Szene und kennt sich folglich bestens aus.

Grundsätzlich möchte ich die Situation des Folkebootes und der DFV aktiv gestalten und nicht nur weiter verwalten. Denn nichts bewegt sich, wenn es nicht angeschoben wird. Dass die DFV wie andere KV einen Schwund zu verzeichnen hat, ist deutlich, und den gilt es mit allen Mitteln aufzuhalten und wenn möglich umzukehren. Dabei ist mein Ziel, die Attraktivität des Folkebootes insbesondere auch bei jüngeren SeglerInnen zu erhöhen, die Zahl der Mitglieder der DFV wachsen zu lassen (Mini wird sich auch freuen) und das Folkeboot und die DFV nach innen und außen würdig zu vertreten. Regatta- sowie Fahrtensegler sollen sich gut in der DFV aufgehoben fühlen. Wenn ihr Anliegen habt, so bitte ich euch, immer direkt mich oder ein Vorstandsmitglied anzusprechen.

Technisch gesehen ist das Folkeboot eine alte, aber bewährte Konstruktion. Dagegen lässt sich nur begrenzt etwas tun. In der Vergangenheit hat sich Eric Andreasen um den Fortbestand des Folkebootes verdient gemacht. Und er war der Einzige, der das Folkeboot auf Messen repräsentierte! Aber gleichzeitig war er auch eine Bremse. Das war in seinem Geschäftsmodell begründet. Doch nun ist alles verkauft und ein neuer Investor bringt hoffentlich neuen Schwung in das Boot, die Beschläge und Beschlagsanordnung.

Eine Bremse war vor allem Erics Einfluss auf den vorherigen Chairman der NFIA. Dadurch haben wir lange nicht den Alu-Mast bekommen, den sich die Folkies gewünscht hatten. Die Klasse hätte es vielleicht so machen können wie die Drachensegler. Dieses Thema wurde von der KV nicht genug kommuniziert. Das ist nun Vergangenheit und sollte so nicht wieder vorkommen. Eine wirkliche Alternative zum Holzmast mit seinen Trimmmöglichkeiten wäre allerdings nicht der Alu-Mast, sondern nur ein Kohlefaser-Mast! Es wurden deshalb schon sehr weit gediehene Gespräche über den Kohlefaser-Mast geführt. Leider wurde das Projekt erst mal wieder zu den Akten gelegt, weil es völlig unklar ist, wann und ob sich die NFIA überhaupt zu dem Schritt, einen Kohlefasermast zu genehmigen, entschließen könnte. Dabei ist es allen klar, dass der Trend der NFIA, das Folke in seinem Konzept zu bewahren, es leider für junge Segler nicht sehr attraktiv macht. Trotzdem ist das Boot mit seinem Potenzial sowohl als Regatta- als auch Fahrtenschiff in sich ausgewogen und dieses gilt es den „Jungen" zu vermitteln.

Das Folkeboot hat einen guten Ruf als seetüchtiges Regatta- und Fahrtenschiff. Die Folkeboot-Segler werden meistens als fair segelnde, tüchtige und freundliche Menschen anerkannt. Bei den Regattaseglern anderer Klassen wird die meist große Beteiligung der Folkebootsegler an Regatten teilweise mit Neid betrachtet. Die Kosten für die Teilnahme am Regattasport sind nicht zuletzt aufgrund der noch bezahlbaren Segelpreise überschaubar. Das „Soziale" stimmt auch bei uns, muss aber ständig neu bedacht und weiterentwickelt werden.
Aber auf diesen positiven Attributen dürfen wir uns nicht ausruhen, sondern wir müssen die teilweise bedenklichen Entwicklungstendenzen in den Flotten und in der DFV realistisch einschätzen.

Folgende Punkte sind zu beobachten:

- das durchschnittliche Alter ist mit 56 Jahren relativ hoch
- die DFV tut zu wenig im Bereich Medienarbeit und Messeauftritte, um das Folkeboot bekannt zu machen und zu halten
- die ‚Kaste der Spitzensegler' bleibt zu sehr unter sich und gibt ihr Wissen nicht ausreichend weiter
- das Bestentraining für meistens die gleichen Segler wirft zu wenig für andere Segler ab
- die FN bringt zu wenig Neues für alle Segler (s. Editorial)
- die Verkaufszahlen neuer Boote sind gleich Null
- das Folkeboot ist bei jungen Seglern zu wenig bekannt
- der Austausch zu den europäischen KVs ist verbesserungsfähig
- der Zeitmodus der NFIA von 4 Jahren ist zu lang, um etwas grundsätzlich Neues beschließen zu können

Allgemeines Ziel muss es sein, die Attraktivität des Folkebootes zu steigern. Wenn wir es schaffen, dass es sich herum spricht, dass das Folkeboot-Segeln richtig ‚cool' ist und das Folkeboot gar nicht so antiquiert ist, sondern sogar Potenzial hat, dass es vielmehr sowohl für jüngere als auch weibliche Segler äußerst spannend ist, dann haben wir gewonnen. Dann hat unsere Klasse Zukunft, dann gibt es eine positive Perspektive.

Meine Verantwortung als euer Vorsitzender ist es, mit verschiedenen Ideen und daraus abzuleitenden Maßnahmen obige Ziele mit Leben zu füllen.

Nach außen gerichtet möchte ich folgende Vorschläge unterbreiten:

- Präsenz des Folkebootes und der DFV auf Messen und in der Seglerzeitung oder anderen Medien (auch mit Beiträgen), Verteilung von Infomaterialien auf DSV-Regatten
- Aktuellere Informationen in der FN mit mehr Rubriken
- Kontaktaufnahme zu ausländischen KV's
- Unterstützung der Folkewerft in Hamburg beim Marketing

Nach innen gerichtet könnten folgende Punkte relevant sein:

- die erfolgreichen Regattasegler müssen andere intensiver teilhaben lassen
- die Erkenntnisse vom Bestentraining müssen breiter in den Flotten verfügbar gemacht werden
- Fördermaßnahmen für jüngere Segler, z.B. Training für Einsteiger
- die Internetplattform zur Bootstechnik (z.B. Thema Alumast in DK) und zum Fahrtensegeln muss durch mehr Beiträge als Kontaktforum ausgebaut werden, z.B. Hinweis auf das schon bestehende Forum auf der Startseite

- die Flotten könnten über intensivere Absprache untereinander das Angebot und die Akzeptanz des Winterprogramms steigern
- die Dauer der DM ist auf 4 Wettfahrttage mit 1 Vermessungstag zu kürzen
- die JHV ist an die DM anzudocken, damit mehr aktive Segler teilnehmen können

Liebe FolkebootseglerInnen, das sind alles nur Vorschläge. Ich erwarte von euch, dass ihr mich bei weiteren Ideen und der Umsetzung aktiv unterstützt. Ich freue mich auf eure Anregungen.

Euer 1. Vorsitzender
Johannes Thaysen

Bj. 1949 Hansen-Kerteminde, Mahagoni auf Eiche/Esche,
wie neu!, LP Stade, Hafentrailer, neuer Motor, VB Euro 25 TSD,
Besichtigung oder Exposé anfordern unter 0172-4006543.

A&A · Emil-Specht-Allee 12 · D-21521 Aumühle
www.AundA-Klassische-Yachten.de

Nach 25 Jahren – ein Abgesang in Kiel

Dieser Artikel von Karsten und Fritz Lübbe schaffte es aus Platzgründen nicht mehr in die FN 09-4. Hier ist er nun:

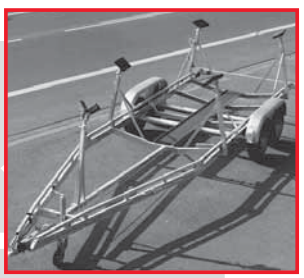
Am 9. September 1984 begann die Folkeregatta mit dem Bruno Splieth Pokal der Förderegatta. Nun ist es wohl leider wieder vorbei. Nur noch neun Boote waren 2009 dabei. Ob es am Termin der DM in Berlin lag? Egal: 2008 waren wir auch gerade mal 13 Boote. Der TSVS will es nicht mehr. Wir machen Verluste und wer soll es finanzieren?

Vor 25 Jahren hat Bruno den großen Pokal zusammen mit der Flotte gestiftet. Es waren 36 Boote am Start, in den weiteren Jahren immer so bis 20 und 30 Boote, überwiegend am Stollergrund, und es gab fast immer im September viel Wind. Oft retteten wir uns in die Strander Bucht. In der Sturmboe 1994 fegte uns eine Orkanstärke von der Steilküste zum Leuchtturm, zuerst kam Familie Kipcke der Mast und Sekunden später auch Familie Lübbe junior mit der 474. Bäume und Spieren waren jede Menge. Als das Rennen bei 7 Bf. wieder anfing, wurde nun auch der Mast vom „Alten Fritz“ in 2 Teilen kleiner. Trotzdem, das Wasser war ja immer noch gut warm, es machte viel Spaß.

Als der Pokal von Ulf Kipcke endgültig gewonnen wurde, da ging es bergab. Ob die Zeit zwischen den drei Wochenenden zu viel war oder ob wir auch älter wurden – jedenfalls soll es nun vorbei sein. Der TSV sagte mal: „Solange Fritz noch Regatta segelt, bleiben noch die Folkeboote.“ Hätten wir noch 10 Boote gehabt, würde es noch ein Schwerpunkt sein. Versucht hatte ich es. Am Start war es sehr spannend, alle Boote lagen dicht zusammen. Natürlich wieder am Stollergrund bei der ersten gelben Kabeltonne. Schwachwind, GER 306 Ulli Schäfer mit Asta wurde Erster, Zweiter 353 mit Familie Lübbe, Dritter 684 O. Jansen. Der Wind nahm zu. 2. Wettfahrt Erster 684, Zweiter 918 E. Gäde, Dritter 605 P. Bauer. In der 3. Wettfahrt wieder 684 vorne, dann 918 gefolgt von 353. Toll war abschließend ein gemütliches Abendessen, Stimmung im kleinen Reich.

Am dritten Tag wehte es wieder, gut noch 5-6 Bf., es geht wieder los, wie immer in der Strander Bucht. Mit Enkeltochter Svenja waren wir nur zu zweit, mal kurz führend an der Tonne. Es ging an 6 Bf. Keine Chance. 4. Wettfahrt 684 vorne, Zweiter 540 Rennebek, Dritter 918, Vierter 306 und mit viel Glück Fünfter 353. Es war Feierabend, wir haben uns dann den Hafenmeister am Turm angesehen und es wurden nur noch 5 Boote. Gesamtsieg mit 4 Punkten wurde GER 684, den zweiten Platz belegte 918, Dritter wurde 540 und gerade wir mal Vierter. Das war es. Ob es eine weitere Regattaserie im Spätsommer 2010 und danach noch geben wird?

Karsten Lübbe 353, mit Hilfe von Fritz

ECHTERMANN
FAHRZEUGBAU

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

Vorstandswechsel in Berlin

Am 13.11.2009 übernahm Stefan Klabunde vom SC Gothia das Amt des 1. Vorsitzenden der Berliner Folkebootflotte. Mit seinem Vorgänger führte er, unterstützt durch den neuen „Zweiten", Michael Behnke SVST, ein Interview am 19.2.2010.
Rainer Birkenstock vom SC Gothia kam 1984 mit seiner FG 504 in die Klassenvereinigung. Den Segelschein erwarb er mit 36 Jahren. Als 1. Vorsitzender war er 10 Jahre in der Berliner Folkeflotte tätig und hat großen Anteil daran, dass die Berliner Flotte unter seiner „Regie" weiterhin eine erfolgreiche Flotte blieb und sehr viele Neueinsteiger geworben werden konnten.

Hallo Rainer, danke, dass du dich für ein Interview für die FolkeNews zur Verfügung stellst. Lass uns gleich mit beginnen:
Was waren deine Motive, Flottenarbeit zu machen bzw. Flottenchef zu werden?
Auf der „Rolling-Home 95" wurde mir von „Klö" und H.P. Müller die Mitarbeit in der Berliner Folkebootflotte angeboten. Zwei Jahre arbeitete ich danach im Vorstand mit. 1997 übernahm ich das Amt des 1. Vorsitzenden. Meine Motive waren in erster Linie die Folkebootklasse mehr in die Öffentlichkeit zu stellen, die Flotte zu vergrößern und der Klasse in der Segelszene eine bessere Außendarstellung zu geben. Dafür gab es viele Ideen und die meisten konnten erfolgreich umgesetzt werden.

Was waren die Highlights deiner Flottenarbeit?
Meine persönlichen Highlights waren die Berliner Meisterschaft 1999 und die DM 2001 auf dem Müggelsee – schon die Hinfahrt auf dem Wasser durch die Mitte war auch für viele auswärtige Segler ein tolles Erlebnis. Auch das Schottenessen mit circa 120 Personen im VSaW. Das „Schlusslicht" erstmals als Langstrecke. 48 Teilnehmer machten die Wettfahrt zu einem tollen Erlebnis. Der sehr gute Kontakt zu den anderen Flotten, besonders der Flotte Schlei und Bodensee, waren eine schöne Erfahrung. Daraus haben sich bis heute viele private Freundschaften entwickelt.

Was ist das besondere an der Berliner Flotte?
Man fühlt sich wie in einer großen Familie, der „Folke-Family". Der Zusammenhalt und die Hilfe untereinander haben mich stark beeindruckt. Vereinsübergreifende Hilfen wie beim Trimmen, bei der Bootsüberholung, bei Besorgungen von Ersatzteilen usw. Die Leute kamen auf mich zu und boten ihre Hilfe an. Auch die gemeinsamen Fahrten zu den Jahreshauptversammlungen der DFV, die Städtereisen, Bowlingturniere, Winterwanderungen, Regatta-Seminare stärken den Zusammenhalt innerhalb der Berliner Folkebootflotte.

Wie siehst du die Zukunft der Berliner Folkebootflotte?
Die Flotte wird sich verändern. Die „Pioniere", die den „Bazillus" Folkeboot an andere weitergetragen haben, werden in der „Regattaszene" bald fehlen. Ich denke, dass die Flotte von Neu-, Quer- und Umsteigern aus anderen Klassen weiterhin belebt wird, sodass die Bootsanzahl in den nächsten zwei Jahren stabil bleiben wird. Der Berliner Vorstand sollte sich an die Bedürfnisse der „neuen" Mitglieder anpassen. Veranstaltungen und Regatten müssen in Zukunft modifiziert werden.

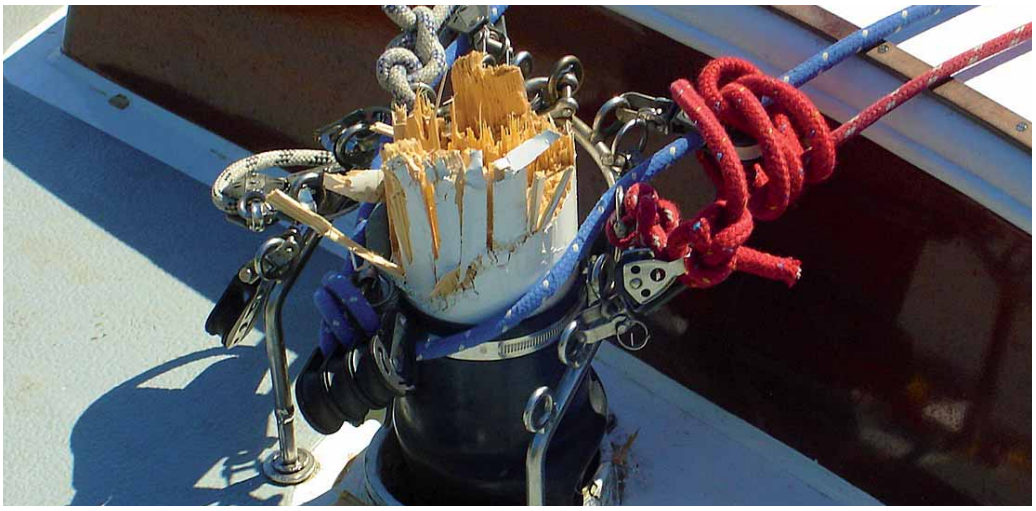
Wie siehst du die Zukunft der Folkebootklasse in Deutschland?
Das wird genauso sein wie in Berlin. Viele jüngere Segler aus den neuen Bundesländern haben sich Folkeboote – meistens Holzboote – gekauft und haben das Boot als Fahrtenboot entdeckt. Sie sind aber oft nicht in der Flottenvereinigung. Um diese Segler in unsere Gemeinschaft aufzunehmen, muss in Zukunft auch etwas für die Fahrtensegler – also Veranstaltungen – getan werden.

Für ein weiteres Wachstum der Klasse sind natürlich die Bootswerften mitverantwortlich. Die Hoffnung liegt bei einer Werft in Deutschland, wobei der Verkaufspreis gesenkt werden müsste?! Auch hier müssen Regatten modifiziert werden. Wichtig ist der Verbleib der Klasse bei der Kieler Woche um weiterhin Außenwirkung für das Folkeboot zu erzielen.

Wie sind deine persönlichen und sportlichen Ziele auf dem Folke?
Mein sportliches Ziel ist, auch in Zukunft erfolgreich Regatten zu segeln und die „Großen“ ein wenig zu ärgern. Dies ist in meiner speziellen Situation von meiner Gesundheit abhängig. Ich will in erster Linie Spaß am Segeln und in der Gemeinschaft der Flotte haben.

Was waren die spannendsten Momente des Regattasegelns?
Dies war eine nicht so erfreuliche Begegnung auf dem Tegeler See. Damals wollte ein Drachen durch mein Schiff fahren. Es entstand ein Schaden von über 16.500 Mark. Dann gab es den Gold-Cup in Dänemark (Kalo Vig), an dem ich als „Greenhorn“ (hatte vorher nicht mehr als circa acht Regatten gesegelt) teilnahm. Die gesamte Wettfahrtreihe über war Starkwind, Regen und kaltes Wetter. Mit der Welle und einem Vorschoter, der dort das erste Mal auf einen Folke mitfuhr, klar zu kommen, war schon ein bleibendes, spannendes Erlebnis. Übrigens: Vier Boote konnte ich nach hartem Kampf hinter mir lassen. Ferner der neunte Platz beim Goldpokal in Arhus, wo ich als Vorschoter mit „Gaudi“ bei Mieke Kuke mitsegelte. Natürlich der erste Regatta Erfolg (Tegler-Kanne).

Danke, Rainer, für das Interview.



Wie sah denn der Drachen aus?

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT–MØLLER

NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN
NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

1946–2010
THE FINEST ART
OF BOATBUILDING
THROUGHOUT 64 YEARS

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

Mit Habibi in die baltische Karibik

Nach wochenlanger Planung und größten Sorgen, ob das Wetter uns dieses Jahr genauso verwöhnen würde wie im Jahre 2006, warfen wir am 19. August 2009 Habibis Leinen los. Vorausgehendes Trainingslager bei Egon und erneute Anleitungen zu perfekten Hafenmanövern bei Stark-Wind hatten Katinka die Wochen zuvor begleitet, und leicht verunsichert, ob Crew und Material die Südsee-Fahrt wohl durchhalten würden. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass die Trainingskonditionen härter nicht hätten sein können: Jeder, der Strande und die enge Hafenausfahrt kennt, weiß, dass Rauskreuzen bei westlichen Winden keine einfach Übung ist. Tränen, blaue Flecken und Handtuchwerfen half nichts, es wurde so lange gepeitscht, bis sich das letzte Flackern der Segel beim Wenden auf Millisekunden beschränkte und das Schiff zentimetergenau aus der Hafeneinfahrt manövriert werden konnte.

Tag 1 Kiel – Marstall

Pumpen, pumpen, pumpen!

In Gedanken hatten wir bereits Svendborg angepeilt, als wir eine Nachricht von Tourensegler Uwe und Crew der „Lille Skip“ erhielten (mehr dazu im Bericht 2006: Nacht im Päckchen in Damp), dass sie auf dem Weg nach Marstall seien. Nach kurzer telefonischer Rücksprache mit unserer Ostsee-Wetter-Wind-und-Info-Zentrale Egon: Kein Problem, Kurs 10° und einfach sechs Stunden geradeaus! Doch ganz so einfach war es dann doch nicht. Die angekündigten 5 Bft waren gefühlte 6 mit bis zu anderthalb Metern Welle. Allerdings zählen wir weniger zu den „early birds“, so dass wir die Hafenansteuerungstonne vor Marstall noch so gerade in der Abenddämmerung erkennen konnten. Für das nette Anleger-Bierchen hat es sich dann aber sehr gelohnt. Spruch des Tages von Christoph: „Schatz, schmeiß doch mal die Pumpe an!“

Tag 2 Marstall – Strynø – Svendborg

Wo bleibt der Spaß?

Wir hatten uns noch nicht richtig mit dem Kochen an Bord angefreundet und folgten somit der Frühstückseinladung auf Lille Skip am nächsten Morgen. Während wir die gekochten Eier und Latte Machiato an Bord genossen, liefen die anderen Touren-Schiffe bereits wieder wie die Lemminge aus dem Hafen aus – 10.00 Uhr noch nicht durch, wohlgemerkt. Das war uns für den ersten Tag zu ungemütlich, drum wurde eisern weitergefrühstückt (es blieb dann auch so für die nächsten beiden Wochen).

Nach einem kurzen Kaffee- und Kuchen-Stop in Strynø (die kleine Insel liegt gleich nebenan, und der Hafen ist doch etwas kleiner als anfänglich vermutet) ging es direkt weiter in Richtung Svendborg.

Wem Svendborg bekannt ist, der kennt auch die leichte Strömung im Stadthafen, die zu bestimmten Zeiten die Enten quertreibend mit mindestens 5 km/h durch den Hafen schwemmt. Jedenfalls war es unmöglich, mit unserem 5 PS-Außenborder aus dem Stand heraus rückwärts in die Box zu navigieren. Aber wir hatten ja gelernt: Ruhig bleiben – denn einem Folkeboot-Segler wird Gott sei Dank stets zu Hilfe geeilt. So wurden wir von netten Helfern in Empfang genommen und ins Päckchen gelegt: Hierzu ruckten und zerrten vier ausgewachsene Männer – je zwei am Bug, zwei am Heck – so lange mit aller Leibeskraft an unserem kleinen Bötchen, dass Katinka zwischenzeitig Sorge hatte, die Winschen würden dem Druck nicht Stand halten. Wie schön ist es, manchmal nur im Cockpit zu sitzen und den anderen beim Anlegen zuzuschauen…

Entdeckung des Tages: Hafenmeister scheinen ausgestorben zu sein, sie wurden überall durch Maschinen ersetzt. Wo bleibt der Spaß?

Tag 3 Svendborg – Ærøskøbing

Schmal ist wirklich schmal

Na klar: Ærøskøbing konnten wir natürlich nicht auslassen. Anfängliche 2-3 Bft frischten zu 5-6 Bft auf. Die ersten Schiffe drehten ab, wir haben uns den etwas nassen Ritt bei herrlichem Wetter dann aber doch gegeben – da war er dann wieder, der Spaß. Während wir in der Svendborg – Ærøskøbing Fahrrinne neben den Fähren aufkreuzten, freuten wir uns auf einen schönen Liegeplatz in einem der wohl beliebtesten Häfen der Dänischen Südsee.

Learning des Tages: Die Rinne zwischen Ærøskøbing und Svendborg ist nicht nur auf der Karte so schmal.

Tag 4 Ærøskøbing – Hafentag

Magisches Grün in der Südsee

Das flaue Wetter am nächsten Tag lud zu einem Hafentag ein. Da wir mit dem Folkeboot in den kleineren Boxen Platz fanden, ließen wir uns bei unserem ausgedehnten Frühstück nicht von der Bavaria ablenken, die mit Süßwasser-Matrosen unser Hafenbecken ansteuerte. Obwohl viele große Plätze ohne Schilder offensichtlich frei waren, steuerte Captain Nemo mit voller Fahrt auf unsere Nachbarbox zu. Die beiden Poller bildeten ein V und das Boot quietschte sich durch, während Katinka schon lägst das Nutellabröttchen hatte fallen lassen, um einen Fender zwischen uns und unsere neuen Nachbarn zu schmeißen.

Um den kleinen Schock so früh am Morgen zu verdauen, machten wir uns voller Tatendrang auf den Weg, um die Insel auf Fahrrädern zu erkunden. Da wir nun mal Segler und keine Radler sind, blieben wir gleich auf der Rückseite des Hafens in einer kleinen wunderschönen Bucht hängen und fragten uns, was man eigentlich in der Karibik will.

Einige Stunden später und zurück vom Landgang reichten unsere Nachbarn als Zeichen der Versöhnung einen selbst gefangenen Dorsch in Senfsoße über die Reling. Vielleicht war es allerdings auch weniger eine Geste der Versöhnung, sondern als Mitleid mit unseren Spirituskocher gemeint ;-/

Learning des Tages: Grüne Schilder ziehen magisch an!

Tag 5 Ærøskøbing – Lyø

Folkies finden immer einen Platz

Nach einem wunderschönen Segeltag (Bombenwetter und schöne 4 Bft) ergatterten wir in dem für Überfüllung bekannten, aber eben genau dadurch so gemütlichen Insel-Hafen Lyø einen der letzten Plätze. Unsere deutschen Nachbarn (natürlich ausgestattet mit Sonnenschirm, personalisiertem Segel und Satelliten-Fernsehen) empfingen uns dann auch gleich oberschlau mit den Worten: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben."

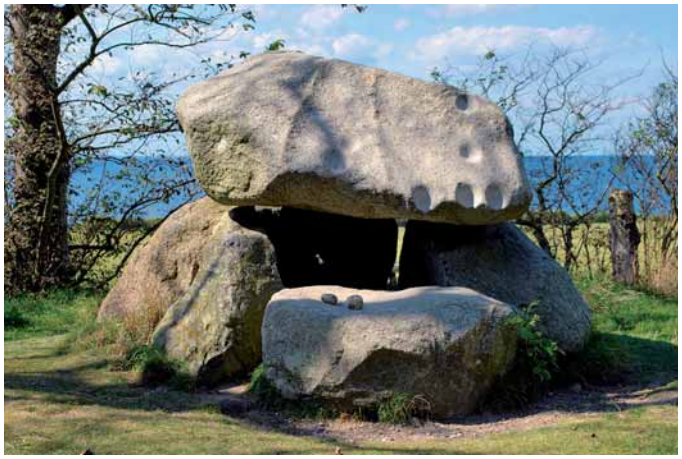
Definitiv die richtige Einstellung für Lyø, denn ab jetzt wurden Päckchen gemacht, bis irgendwann vor dem Hafen geankert werden musste. Nachdem sich Katinka drei Mal beim Hafenmeister vergewisserte, ob die eingezeichneten 2 m Wassertiefe für unser kleines Folkebötchen ausreichten, kümmerte sich Christoph schon um die wirklich wichtigen Dinge für den Hafen-Abend: Grillplatz, Bier und Steak.

Learning des Tages: Mit einem Folkeboot findet man immer einen Platz!

Tag 6 Lyø - Inseltag

Ruhe führt zu Unruhe

Neugierig machten wir uns auf den Weg die Insel zu Fuß zu umlaufen und stießen auf jahrhundertealte Sagen und Legenden über



die Insel und ihre Bewohner. Auch die Klokkesten am westlichen Teil der Insel wurden in Christoph's Touristenführung integriert – mit Klopfen natürlich!

Unser Spirituskocher durfte an diesem Abend Pause machen, es gab Salat und frische Maiskolben, die nicht wie von unseren aufmerksamen Nachbarn bemerkt aus den Feldern geklaut, sondern artig im Laden gekauft wurden.

Vielleicht war es das späte Abendessen, das Bier, die Biere oder der Mythos um die in einem steinernen schwarzen Sarg verfluchte Hexe Zottel-Ane, die Katinka in dieser Nacht den letzten Schlaf raubte, weil deren Geist offensichtlich in nächtlicher Stunde noch sein Unwesen treibt. Der nächste Tag stand nach den Strapazen der Nacht unter keinem guten Stern. Wir machten uns auf in Richtung Dyvig.

Learning des Tages: Es kommt erstens anders und zweitens als man denkt!

Tag 7 Lyø – Dyvig Apenrade

Das Training zahlt sich aus

Bei südlichen 4 Bft machten wir uns auf den Weg Richtung Alsensund, mit dem wir unsere Heimreise einläuteten. Dass sich die See im kleinen Belt an diesem Tag ein wenig rauer verhalten würde, hatten wir eingeplant. Bei einem turbulenten Halb- und später Vorm-Wind-Kurs versuchten wir unsere Blicke starr nach vorne zu richten, ohne auf die sich neben uns aufbauenden Riesenwellen zu achten. Wir glaubten fest daran, dass Wind und Welle in der Abdeckung Nordborg's weniger werden würden.

Anscheinend hatten wir Rasmus zuvor nicht genug gehuldigt, jedenfalls nahmen die Winde kurz vor dem Ahlsensund so zu, dass wir es nicht mehr schafften, in den Sund aufzukreuzen. Welle von zwei Seiten, das nächste Boot zu weit weg. Die Entscheidung bei nur zwei Seglern, einen davon zum Segel einziehen aufs Vorschiff zu schicken, wurde relativ schnell wieder verworfen. Schon das In-den-Wind-gehen war fast unmöglich. Kurzer Hand entschieden wir, vor dem Wind in den nächsten erreichbaren Hafen einzulaufen: Ein kurzer Blick ins Hafenhandbuch zeigte nur noch Apenrade als einzige Option für uns auf. Mittlerweile hatten wir auch das kleine andere Boot in unserem Kielwasser entdeckt, dass mit gerefftem Vorsegel und ohne Groß ebenfalls Kurs Apenrade zu laufen schien – „Gott sei dank, noch ein Irrer." In voller Konzentration erkämpften wir uns jede verbleibende Meile. Der Plan, vor dem Hafen den Motor reinzusetzen und Segel runterzunehmen, um bei dem Wind sicher einzulaufen, musste ebenfalls verworfen werden, während Christoph schon am Außenborder rumhantierte, entschied Katinka relativ laut (schreiend) „Wir laufen unter Segel ein!" In voller Montur schossen wir in den Apenrader Hafen und fuhren einen lupenreinen Aufschießer – von dem selbst wir überrascht waren. Anschließend verholten wir uns in die nächste freie Box. Während wir uns selbst für unser Manöver unter diesen Konditionen feierten, würdigten die Touren-Segler, die schon beim Zeitung lesen waren, uns immerhin eines kurzen Blickes über den Rand ihrer Zeitung und widmeten sich anschließend wieder den Schlagzeilen.

Dicht gedrängt auf Lyo, man ahnt nicht wieviele sich in den kommenden Minuten noch ins Päckchen dazu legen werden

Nach dem Einlaufen: Tägliches Logbuchschreiben + kaltes Bier

Während unser treues Schiff Habibi mit einer Deck-Massage verwöhnt wurde, fiel uns das andere kleine Schiff ein, das uns von Nordborg an verfolgt hatte. Wir erblickten sie, als sie unter Motor in den Hafen einliefen und gegen den andauernden Wind ankämpfend nach einem Liegeplatz suchten. Katinkas Winken war anfänglich auf den nebenan freien Liegeplatz bezogen, wich dann aber ziemlich schnell einem heftigem Fuchteln, dass auf das viel zu schnelle Einlaufen unseres Verfolgers bezogen war. Leider zu spät, mit einem lauten Rrrrrrrrrrumps landete das Boot an Poller und Nachbarschiff. Katinka versuchte im Anschluss, eine Tränen überströmte Vorschoterin zu trösten. Christoph vertaute das Schiff fachgemäß und lud unsere Leidensgenossen zu einem gemeinsamen Einlaufbierchen zu uns an Bord, dass sich besonders die beiden verdient hatten: Wie sich später heraus stellte, waren sie zu dem Zeitpunkt seit zwei Tagen verheiratet, am ersten Tag vor Flensburg auf Schiet gelaufen und am zweiten Tag das filmreife Einlauf-Drama. Wir gehen davon aus, dass nach einem anfänglichen Schock diese Erlebnisse den perfekten Grundstein für eine glückliche Ehe legen – zum nächsten Hochzeitstag allerdings am Pool im Wellness-Hotel.

Continental Frühstück an Bord, in diesem Falle Spiegelei!

Wichtigste Erkenntnis nach heftigem Segeltag: „Segeln schweißt zusammen, auch wenn man sich manchmal zusammen scheißt." – Ruhig bleiben...

Tag 8 und 9
Apenrade – Sønderborg – Arnis
home sweet home

Nach einem Abend mit Burger und Bierchen in einer überraschend netten Ecke von Apenrade machten wir uns am nächsten Morgen auf nach Sønderborg. Der Schreck saß uns immer noch in den Gliedern, aber das Kreuzen durch den Alsensund entschädigte wie immer. Zum krönenden Abschluss haben wir uns dann noch auf dem Rückweg in unseren Heimathafen eine standesgemäße Scholle in der Schleiperle in Arnis gegönnt.

Erkenntnis des Tages: Zu Hause ist es doch am schönsten!

Das war wieder einmal ein wunderschöner Urlaub in der dänischen Südsee. Wozu weit weg fahren, wenn man das Paradies direkt vor der Haustür hat? Nächstes Jahr werden wir uns östlichere Segelreviere erschließen!

Katinka Schmitz & Christoph Magnussen

Bestentraining 2009

In Vorbereitung auf die Saison und im Hinblick auf das diesjährige Bestentraining hier der Bericht von Sportwart Klaus Kahl über das Training 2009. Dieses Jahr wird Peer Jürgensen die Anleitung geben, Termin ist DO/FR vor den Eckdays. Die ersten 20 der Rangliste sind bereits vom Sportwart eingeladen worden; für alle, die noch an ihren Punkten arbeiten müssen, wird es eine Dokumentation geben. Eine CD mit der Doku von 2009 sendet Klaus Kahl im April an die Obleute der Flotten, wer eine haben möchte, bitte auch selbst aktiv werden!
Ziel des Bestentrainings ist es nach wie vor, international bessere Ergebnisse zu erzielen.

Am letzten Aprilwochenende 2009 fand das Bestentraining der DFV in Kiel statt. Es hatten sich 10 Teilnehmer angemeldet. Wie im vergangenen Jahr waren es nicht nur die ersten 10 der Rangliste, sondern es kam auch der auf Platz 19 befindliche Holger Reimer aus Flensburg.

Als Trainer konnte Dr. Frank Lammerskitten aus Flensburg gewonnen werden, der viele Jahre in Kiel lebte und dort „Land und Leute“, aber natürlich auch das Seerevier kennt. Frank hatte bereits in 2008 die Flensburger Flotte für den Goldpokal vorbereitet.

Wir trafen uns am Freitagnachmittag in Strande, um die Boote zu kranen und für das Training vorzubereiten. Da 6 Boote aus Kiel kamen, ging das recht schnell über die Bühne. Gegen 19:00 Uhr trafen wir uns dann bei Dieter Kipcke im Clublokal des KYC in Strande. Das Interesse der Teilnehmer war groß, es kamen viele und wir saßen dann wie die Ölsardinen im Clubraum. Dort erklärte Frank das künftige Training mittels Leinwand und Beamer. Es wurden die zuvor fotografierten Details an den Booten erörtert.

Frank erläuterte die Wichtigkeit von Markierungen an den Schoten und am Boot. Dies soll die Reproduzierbarkeit der Einstellungen sichern. Wichtig sind die Markierungen auf der Fockschot und an der Großschot. Ebenso ist eine Markierung am Achterstag unerläßlich. Zusätzlich bietet ein „Zahlenstreifen“ zur Messmarke am Großbaum eine weitere Orientierungsmöglichkeit. Man muss ja auch davon ausgehen, dass nicht immer dieselbe Besatzung dabei ist. Dann haben es auch „Neulinge“ leichter, die beste Einstellung zu finden.

Auf dem Vordeck kann auch eine Markierung die Profiltiefe der Fock anzeigen. Frank erläuterte ferner das Zusammenwirken von Fock und Großsegel. Im oberen Bereich des Großsegels über der Spreize, so erklärt er, befinde sich ein sogenanntes „drittes Segel“. Beim Trimmen immer im Auge behalten!

Die Fock und das Großsegel stellen eine Einheit da. Vom Vorliek der Fock bis zum Achterliek am Großsegel wird „eine“ Profiltiefe erzeugt. Diese Profiltiefe wird durch den äußersten Leepunkt des Segels eingestellt. Dieser Punkt ist das Achterliek der Fock. Und das kann mit einer „H-Schiene“ oder dem Barberholer reguliert werden. Die Profiltiefe dieser Einheit von Fock und Groß kann auch durch das Wegfieren des Großbaumes verringert werden. Dabei ist zu überlegen, ob das Wegfieren mit der Großschot oder dem Traveller gemacht wird. Außer bei frischen und starken Winden wird im allgemeinen versucht, den Großbaum mittschiffs zu fahren und nur wenig nach Lee zu schoten.

Am Sonnabend kam Heino Haase hinzu, um mit geschultem Auge die Aktion vom Trainerboot zu begleiten. Es wurden fünf Zweiergruppen gebildet, um ein Geschwindigkeitsfahren zu trainieren. Bei frischem Ostwind ging es aufs Wasser. Frank Lammerskitten steuerte mit geübter Hand das Trainerboot, wobei er seine Kamera geschickt einsetzte. Durch dichtes Heranfahren an die Akteure konnten gezielte Anweisungen erteilt werden, um den Trimm zu optimieren. 4 bis 5 Beaufort und eine entsprechende Welle sind für die Folkeboote kein Problem. Sie passten recht gut in das Wellenbild hinein. Doch auf dem Trainerboot in der ersten Reihe zu sitzen war ein anderer Schnack. Heino und ich wurden geduscht bis auf die Knochen, während die Segler/innen, zum Teil mit Shorts bekleidet, die Fahrt durchs Wasser genossen. Nach einiger Zeit wurde die Teamzusammensetzung geändert und das gleiche Ziel der Speedoptimierung wurde verfolgt.

Zur Mittagszeit ging es zurück in den Hafen. Dort konnten wir bei Sonnenschein eine Suppe bei Kipckes einnehmen. Gemeinsam an einem langen Tisch wurden die gesammelten Erfahrungen ausgetauscht. Heino Haase stellte seine interessante Broschüre über das Folkeboot vor. Ich finde dieses Heft ist für jeden „Folkie“ sehr nützlich, da es sich explizit auf unser Boot bezieht und es so was in dieser Art noch nicht gab. Der Segelmacher aus Lübeck verabschiedete sich jedoch nach dem Vollwaschgang vom Vormittag. Wir beschlossen, das Training am Nachmittag so wie schon am Vormittag fortzusetzen. Jedoch wurden wieder die Partnerboote getauscht. Nun fuhren wir weiter in Richtung Wentorf, da dort die Wellen kleiner waren.

Am Abend trafen wir uns dann im Yacht-Club Strande. Frank hatte die Foto- und Filmaufnahmen überarbeitet, um sie uns zu präsentieren. Dabei konnten nicht nur die Einstellungen am Boot und Segel betrachtet werden, sondern auch die Bewegungsabläufe der Segler, bzw. die Sitzpositionen. Es war auffällig, dass die Folkies wenig mit dem Cunningham gearbeitet haben. Auch das Achterstag und der Traveller könnten mehr genutzt werden. Bei achterlichem Wind ist die korrekte Einstellung des Baumniederholers wichtig.

Am Sonntag war das Wetter prima, zumindest was den Sonnenschein betraf. Doch wo war der Wind? Gegen 11:00 Uhr kam dann eine leichte Brise aus Ost-Nordost. Es reichte zum Vorwärtskommen und wir liefen also aus. Es ging in Richtung Leuchtturm Bülk, da wir uns dort etwas Seewind erhofften. Die Rechnung ging auf. Zunächst wurde wie am Vortage in Zweiergruppen gesegelt. Hierbei regte Frank an, bei schwachen Winden die Fahrt des Bootes auszunutzen und bei Kursänderungen „Rollwenden“ zu fahren. Das konnten wir bisher auf der Regattabahn bei Ulf Kipcke und Walther Furthmann sehen. Das funktioniert im Folkeboot nicht nur an der Kreuz. Auch bei achterlichem Wind kann die Person auf dem Vordeck viel erreichen. Das Folkeboot krängt recht leicht. Dazu braucht die Person auf dem Vordeck nur einen Schritt von der Schiffsmitte nach außen gehen. So kann nach erfolgter Halse schnell wieder Druck im Großsegel aufgebaut werden.

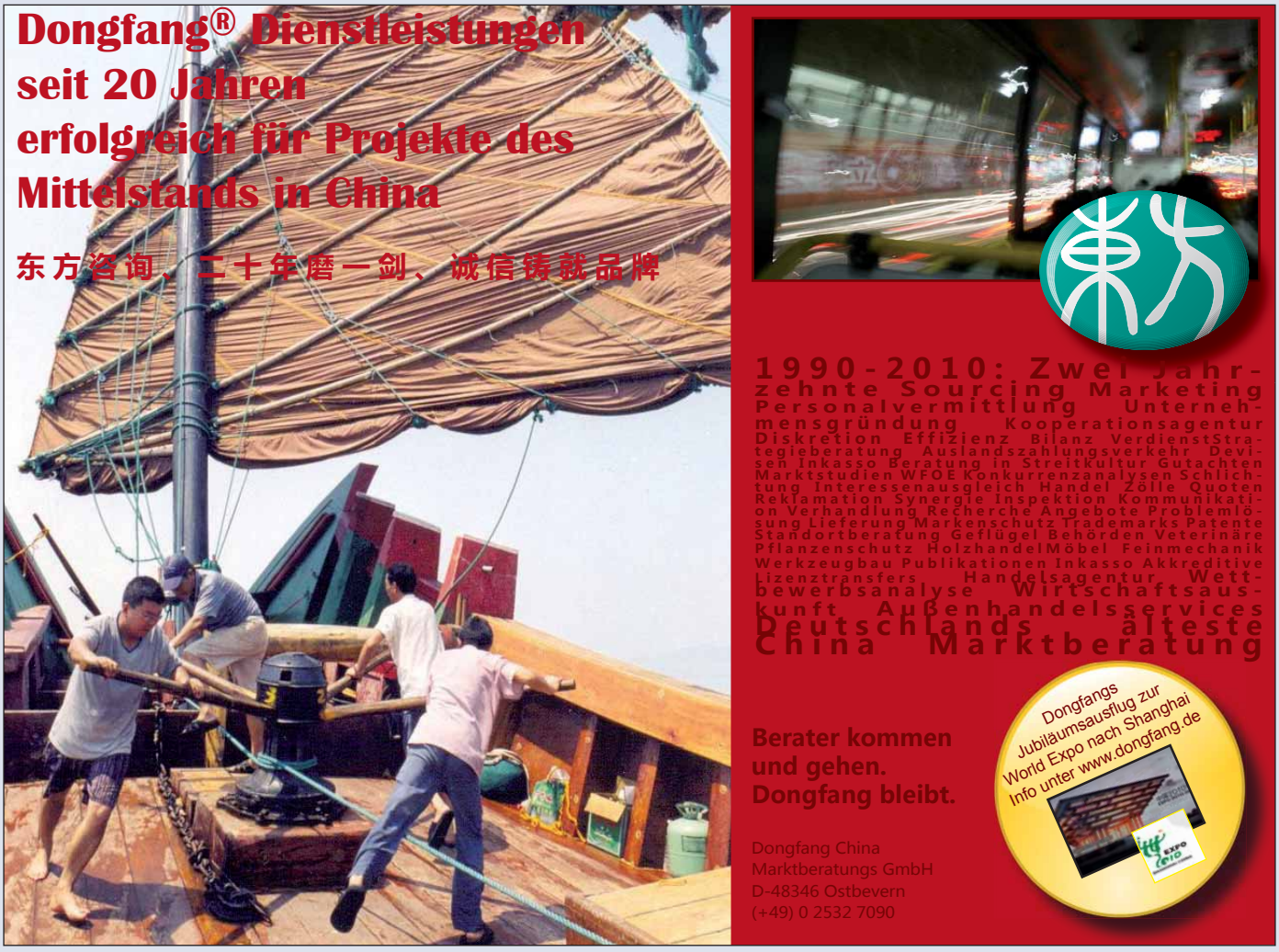
Dann wurden noch 2 Kurzwettfahrten gestartet, diese waren wegen des sehr dürftigen Windes jedoch nicht aussagekräftig. Es wurde hier aber deutlich, dass sich auch „Profis“ am Saisonbeginn wieder eingewöhnen müssen.
Dieses Bestentraining soll den deutschen Folkebootsegler auch international nach vorne bringen. Vor einigen Jahren sah es ja so aus, dass bei der Kieler Woche unter den ersten 10 Booten keines aus Deutschland war. Ich denke, gerade in diesem Jahr zeigt sich eine deutliche Veränderung. Der Trudelmauspokal wurde auch bei starker dänischer Konkurrenz im Lande behalten. Die Kieler Woche wurde von Christoph Nielsen gewonnen und es kamen unter die ersten 10 Boote 8 aus Deutschland. Ein großer Erfolg, auch wenn diesmal nur wenige dänische Segler am Start waren.

Sehr erfolgreich war auch die schwedische Meisterschaft, wo auch hier Christoph Nielsen gewann. Auf Platz 2 kam Michael Fehlandt und der 3. Platz wurde von Horst Schultze belegt. Erst mit einem Abstand von 9 Punkten kam dann der 4. Platz.

Das Bestentraining ist eine Veranstaltung durch die DFV, um die deutsche Spitze auch international zu stärken. Wie ich meine mit sichtbarem Erfolg. Nun sind aber auch die einzelnen Flotten gefragt, dort die Seglerinnen und Segler zu fördern. Sprecht etwa die Teilnehmer des Trainings an, damit diese ihre Erkenntnisse an euch weitergeben können. Selbstverständlich kann auch in jeder Flotte ein eigenes Training organisiert werden. Also: Aktivität ist gefragt!

Ich bedanke mich bei allen, die mitgewirkt haben, dieses Training zu gestalten, insbesondere bei Frank Lammerskitten.

Euer Sporti Klaus



Vormwindkurs

Die achterlich stehenden Wantenpüttinge verhindern ein Auffieren des Großbaumes auf 90°. Stattdessen muss der Baumniederholer auf 90° geöffnet werden.

ZU FEST | RICHTIG | ZU WEIT GEÖFFNET

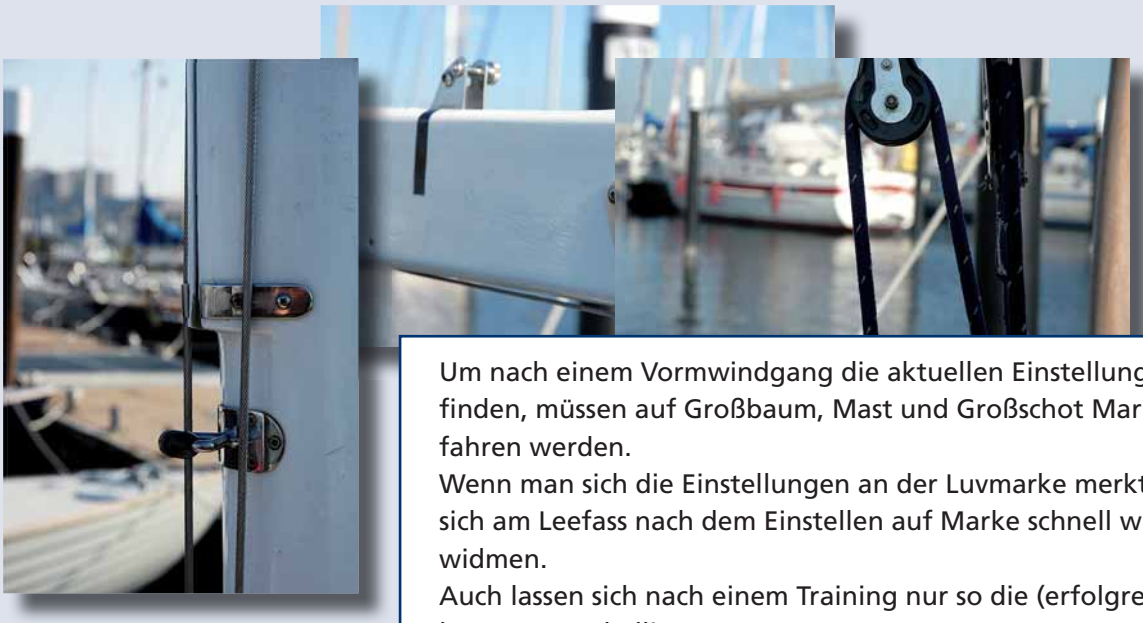
Mit dem Fockholepunkt werden Profiltiefe und Achterliekskurve der Fock eingestellt.

Steht der Schotwagen weit vorne, schließt das Achterliek und die Fock nimmt an Profiltiefe zu.

Ein neutraler Schotwinkel folgt der Winkelhalbierenden beider Lieken am Schothorn. So wird die Fock neutral gefahren. Eine Markierung sollte bei dieser Stellung Null zeigen und dann nach vorn mit +1, +2, +3, hinten mit -1, -2, -3 weiterlaufen.

Eine Schotwagenstellung weit hinten erzeugt ein flaches, offenes Segel.

Die Fock sollte in der Peilung von Schothorn zum Hals beurteilt werden. Achterliek der Fock und Großsegelbauch sollten harmonisch getrimmt werden. Weiter sollten alle Fäden der Fock gleichzeitig reagieren, was eine optimale (identische) Anströmung der Fock mit zunehmender Höhe anzeigt. Hierzu muss eine zu Schotwinkel und Winddruck passende Schotspannung gefunden werden. Um dies zu reproduzieren zu können, benötigt man einsehbare Markierungen.



Um nach einem Vormwindgang die aktuellen Einstellungen wieder zu finden, müssen auf Großbaum, Mast und Großschot Markierungen gefahren werden.
Wenn man sich die Einstellungen an der Luvmarke merkt, kann man sich am Leefass nach dem Einstellen auf Marke schnell wieder der Taktik widmen.
Auch lassen sich nach einem Training nur so die (erfolgreichen?!) Einstellungen protokollieren.

Das **Großsegel** wird aus einem Winkel genau in der Flucht des Großbaumes beurteilt. Dabei kann man die Profiltiefe, den Umschlagpunkt des Achterlieks (der Punkt, an dem man das Achterliek nicht mehr von Lee einsehen kann) und damit die Öffnung des Segels beurteilen.
Der **Cunningham** öffnet das Achterliek vor allem im Top.
Der **Traveller** oder der Hahnepot bestimmen die Position des Großbaumes.
Das **Unterliek** beeinflusst die Profiltiefe mindestens bis zur Mitte des Segels.
Es hat sich bei **Starkwind** bewährt, den Großbaum wegen der Fockanströmung relativ mittig zu fahren und das Segel mit Achterstagzug und viel Cunningham oben zu öffnen, um den Druck am langen (krängenden) Hebel zu minimieren.
Auch bei **Leichtwind** sollten die Segel eher flach und offen gefahren werden, um einen Strömungsabriss an der Leeseite des Achterlieks bei starker Krümmung zu verhindern.
Nur bei **Mittelwind** mit stoppender Welle sollten die Segel tief und stark geschlossen gefahren werden.
Ein sehr locker gefahrener **Fockcunningham** flacht die Anströmung der Fock ab und sorgt damit für mehr Höhe. Kombiniert mit einem geschlossenen Großachterliek und einem tiefen Groß ist maximale **Höhe** zu erzielen.

Vom Obersee zum Untersee

Mit dem Folkeboot vom Obersee zum Untersee nach Radolfzell, eine einfache Sache, denkt man. Wären da nicht drei Brücken in Konstanz im Wege. Für manche Folke-Regattasegler vom Obersee ein manchmal schier unüberwindbares Hindernis. Doch eigentlich muss man ja nur unten durch, also den Mast legen, dann 10 km den Seerhein hinab und nochmals 10 km bis Radolfzell.

So entstand die Idee unseres Obmanns Rainer Willibald, es mehr von unseren Folkies vom Obersee zu ermöglichen, am Zellerpokal im Untersee teilzunehmen. Der Plan war, einen Schlepp inklusive Mastlegen zu organisieren. Mit Hilfe unserer mobilen Mastlegevorrichtungen, die wir vom Untersee benutzen um an den Obersee zu kommen.

Am Freitag, dem 21.08., gegen 16 Uhr war es dann soweit. Gut ausgerüstet mit dem schnellen Arbeitsboot Tender of Star vom Yachtclub Radolfzell sowie genügend flüssigem Treibstoff in Flaschen aus Flensburg. So konnte unser Fahrer Ingo Deckel mit seiner Besatzung Fotografin Hilde Scherbaum und die Matrosen Rainer Fritz, Rainer Willibald und Gerhard Wohlbold für kurze 20 Minuten den Hebel auf den Tisch legen.

Dann war auch schon Ermatingen am Schweizer Ufer erreicht, was bedeutet, dass ab hier eine äußerst reizvolle Seerheinstrecke von ca. 10 km zu bewältigen ist, bei maximal 10 km/h, um auch wirklich alles genießen zu können.

Die mit so genannten Wiefen, das sind Pfähle mit aufgesetztem Korbgeflecht, und einigen grün-weißen Wegetafeln begrenzte Seerheinstrecke, gesäumt von malerischen Dörfern wie Ermatingen, Museumsschlössern, wie Arenenberg am Schweizer Ufer.

Bericht: Gerhard Wohlbold
Fotos: Hilde Scherbaum

Auf der anderen Seite fährt man an der Gemüseinsel Reichenau vorbei.

Alles nicht so einfach. Auf einem Schweizer Begreh-Folke sind die Bolzen schließlich mit Stecksplinten gesichert! Mit etwas Gewalt gelingt es dann doch. Der Mast kann gelegt werden.

Nach geglückter Einrichtung des Schleppzuges geht es aber jetzt zügig Richtung Untersee. Es ist inzwischen schon reichlich spät geworden

Wir passieren die Imperia, das Wahrzeichen des Konstanzer Hafens, und fahren wieder in den Seerhein ein. Dort tauchen dann auch unsere drei Haupthindernisse Rad-, Bahn- und Straßenbrücke auf, die mit einer echten Höhe von 4.50 m, je nach Wasserstand, ein Passieren nur mit gelegtem Mast zulassen. Folkebootsegler vom Untersee üben dieses Manöver ca. acht- bis zehnmal pro Regattasaison

So schwimmen unsere drei Folkes auf der Heckwelle der Tender of Star, die Larice von Ivonne Begreh, die Nuith von Norbert Herrmann und der kleine Blaupfeil mit Millers wie Schwäne zügig Richtung Untersee. Nach gut 1½ stündiger Fahrt taucht am Horizont, es ist mittlerweile fast 20 Uhr, das Radolfzeller Münster bei Sonnenuntergang auf.

Sofort nach Ankunft im Yachtclub werden die Masten wieder gestellt, die Boote an den Liegeplätzen festgemacht und die Besatzungen in der Clubgaststätte versorgt.

Deutsche Meisterschaft 2010 in Laboe

Der Laboer Regattaverein freut sich, zu seinem 100-jährigen Bestehen die Deutsche Meisterschaft der Nordischen Folkeboote vom 23. bis 28. August 2010 auszurichten.

Unser kleiner Verein verfügt über kein eigenes Clubgelände und hat nur ein eher spartanisches Vereinsheim. Wir müssen daher bei einer so großen und anspruchsvollen Veranstaltung wie Trudelmaus und nun der DM auf die große Unterstützung von ansässigen Betrieben bzw. der Gemeinde hoffen.
Die Schiffswerft Laboe im Yachtzentrum Balticbay (www.schiffswerftlaboe.de) wird mit ihren hervorragenden logistischen und technischen Voraussetzungen den nordischen Folkebooten ein meisterschaftswürdiges und familiäres Zuhause bieten. Wir freuen uns sehr, dass ihr Geschäftsführer, Herr Andreas Prey, mit seiner offenen und unkomplizierten Art sich bereit erklärt hat, unsere Klasse eine Woche lang zu beherbergen.
Zudem wird das Restaurant Baltic Bay (www.restaurant-balticbay.de) uns an drei Abenden beköstigen und uns einen Ort der geselligen Entspannung in den Nachmittags-und Abendstunden bieten. Jeden Morgen können sich die Segler/innen hier an einem Frühstücksbufett für 5,50 € / Person für den Tag auf See stärken.
Die Folkeboote werden alle an einem zentralen Steg (voraussichtlich Steg E) liegen. Stellmöglichkeiten für Wohnmobilen und Wohnwagen (jedoch keine Zelte) mit kurzen Wegen zu den modernen sanitären Anlagen sind in großer Zahl vorhanden.
Wer jedoch lieber eine Unterkunft buchen möchte, sollte sich informieren unter der Homepage der Gemeinde Ostseebad Laboe (www.laboe.de).
Die offizielle Ausschreibung folgt in Kürze.

Mit sportlichem Gruß
Das Team des Laboer Regattavereins
i.A. Sönke Durst

Foto Christine Lenz

Mo./Di. 23. und 24. August	Kranen, Einchecken, Kontrollvermessung
Di. 24. August, abends	Eröffnungsfeier/ Essen
Mi. 25. August	drei Wettfahrten, Stegbier o. -brause Besuch des Marineehrenmals
Do. 26. August	zwei Wettfahrten, Stegbier o. -brause, abends „Halbzeit-Essen“
Fr. 27. August	zwei Wettfahrten, Stegbier oder -brause
Sa. 28. August	zwei Wettfahrten Kranen (Wildcards für weite Heimfahrten) Siegerehrung, Abschlussessen
So. 29. August	Kranen und Heimfahrt

Wichtige Mitteilungen zur DM 2010 in Laboe

Zur diesjährigen Deutschen Meisterschaft fasst unsere Technische Obfrau Traute Gente alle relevanten Vorschriften und Verfahren zur Vermessung und vorschriftsmäßigen Ausrüstung in Auszügen aus der aktuellen Klassenvorschrift zusammen.

Ausrüstung

11.10 Die folgende Ausrüstung soll bei Regatten an Bord sein:

1. Ein geeigneter Anker nicht leichter als 12 kg, oder alternativ ein geeigneter Anker nicht leichter als 6 kg, der zusammen mit einer daran befestigten Kette ein Gesamtgewicht von nicht weniger als 12 kg hat.
2. Eine Ankerleine, die nicht kürzer als 25 m ist. Das Material soll Synthetik sein und der Durchmesser nicht weniger als 12 mm, oder gewebtes Band mindestens 25 mm breit und mit der gleichen Bruchlast (Gurtband).
3. Zwei Festmacheleinen von einer Gesamtlänge von nicht weniger als 20 m und einem Durchmesser nicht geringer als 12 mm.
4. Eine fest installierte Bilgepumpe.
5. Eine Schwimmweste pro Person an Bord.
6. Ein Ruder oder Paddel, mindestens 1,40 m lang.
7. Ein Eimer (Schlagpütz) von mindestens 9 Liter Fassungsvermögen.
8. Zwei Heißaugen sollen am Kiel oder an Kielbolzen oder an den Seiten oder Unterseiten von Bodenwrangen befestigt sein. Das Gewicht eines jeden Heißauges soll 3 kg nicht überschreiten.

3.18 Classrules: Tür/Steckschotten und Schiebeluk müssen mitgenommen werden

11.11.10 Zum Gold Cup, Sessan Cup, Nationaler Meisterschaft, dürfen nicht mehr als 2 Focken oder 2 Großsegel wahlweise verwendet werden.

13. Mannschaft
13.10 Es sollen während einer Regatta nicht weniger als zwei Personen und nicht mehr als drei Personen an Bord sein. Bei Meisterschaften müssen während der Wettfahrten drei Personen an Bord sein.

13.20 Ausreithilfen sind nicht erlaubt. Beim Ausreiten darf kein Körperteil vom Oberschenkel bis Fuß außerhalb der Deckslinie sein.

Wie wird ein Folkeboot gewogen?

Die Waage ist ein Messgerät und muss entsprechend behandelt werden!

Akku mit dem mitgelieferten Ladegerät vor Benutzung mind. 4 Stunden laden. Nur mit Heißgeschirr wiegen, weil eine Traverse mit ihrem hohen Gewicht die Waage anders bzw. höher belastet als üblich.

Das Boot wird völlig leer geräumt. Keine Segel, kein Anker, keine Ausrüstung, keine Fender, kein Motorstuhl, kein Flaggstock, keine Festmacher, keine Schubladen, keine Steckschotten, keine Tür, falls nicht fest eingebaut, keine Batterie und die Bilge muss schwammtrocken sein. An Bord bleibt nur der Mast und Baum mit allen Beschlägen, stehendem und laufendem Gut, sowie alle festen Trimmleinen, Bodenbretter, Bilgepumpe, Sitze (Backskisten) und die Abdeckungen der Kojen. Sonst absolut nichts.

Siehe dazu auch Regel 10.10 der Classrules!

Waage einschalten, Heißstroppen mit Schäkeln anhängen und dann erst auf „Null“ stellen. Boot langsam anheben und darauf achten, dass die Schäkel richtig sitzen und nicht einrucken, das mag die Waage auch nicht! Boot gut abtropfen lassen, mindestens fünf Minuten. Bei viel Wind und pendelnden Boot werden die Wiegeergebnisse unzuverlässig!

Gewicht und Besonderheiten wie Korrekturgewichte in die Wiegeliste eintragen. Wiegeliste mit der Waage an mich zurücksenden.

Für den ordnungsgemäßen Zustand, und dazu gehört das Mindestgewicht des Bootes, ist ausschließlich der Eigner zuständig.

Falls Korrekturgewichte nötig sind, seht bitte im Abschnitt Korrekturgewichte nach.

Ich weise darauf hin, dass jeder, der sich die Waage ausleiht, für die ordnungsgemäße Behandlung (siehe oben) sowie den umgehenden und schonenden Rücktransport der Waage an mich verantwortlich ist.

Vorschriften für den Einbau von Korrekturgewichten

Das Minimum-Kielgewicht ist 1000 kg, das Maximumgewicht ist 1050 kg. Falls das Boot Untergewicht hat und vor dem 01.01.1999 gebaut wurde, sowie das aktuelle Kielgewicht bekannt ist, darf das Kielgewicht auf 1050 kg erhöht werden.

Korrekturgewichte sollen in der Bilge auf den Punkten 8-5-9-6-7 in Blöcken bis zu 10 kg in beschriebener Reihenfolge angebracht werden. Sind Heißaugen im Weg, können die Blöcke geteilt und vor und hinter den Augen montiert werden.

Boote, die vor dem 01.01.2000 gebaut wurden und zu leicht sind, dürfen Korrekturgewicht auf dem Kiel und am Rumpf von nicht mehr als 30 kg haben. Das aktuelle Kielgewicht soll bekannt sein. Die Positionen auf den genannten Punkten sieht man oben. Der Punkt, von dem aus man misst, ist das Hauptschott.
Boote, die nach dem 01.01.2000 gebaut wurden, dürfen nur 30 kg Rumpf-Korrekturgewichte haben, Kielkorrekturgewichte sind nicht erlaubt.

Verbleibende Korrekturgewichte sollen in den Bereichen, wie es oben gezeigt ist, platziert werden. Die Wasserlinie findet man, indem man innen mittschiffs unterhalb des Decks 665 mm nach vorn und am Cockpitende 620 mm mittschiffs unterhalb des Decks misst.

3. Die Korrekturgewichte müssen auf eine Weise befestigt werde, dass sie ohne Werkzeug nicht entfernt werden können. Das Material der Korrekturgewichte darf keine größere Dichte als Blei haben. Gewicht und Position aller Korrekturgewichte müssen in den Messbrief eingetragen werden.

Verbote

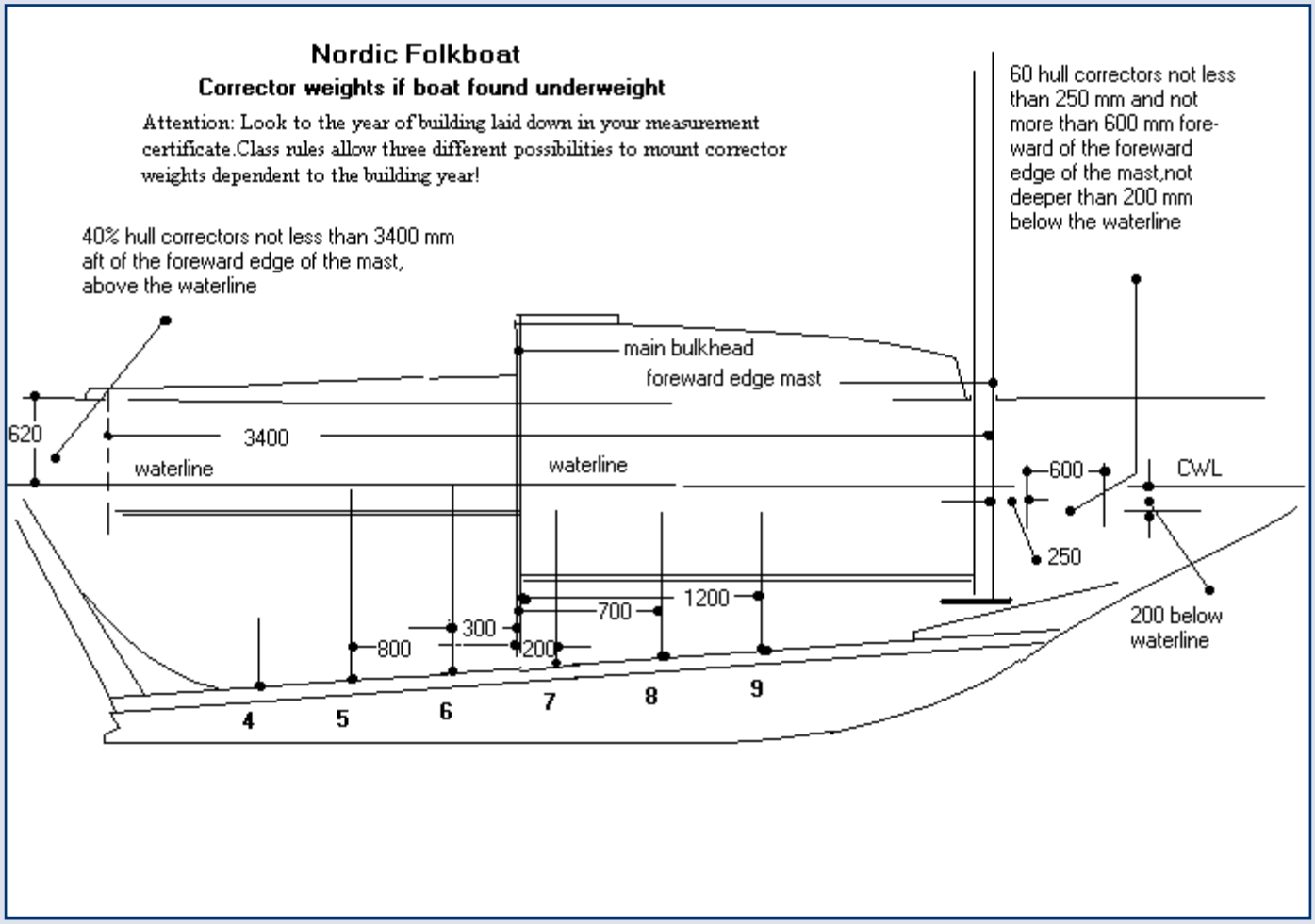
12. Verbote
12.10 Das Ändern der effektiven Länge der Wanten und des Vorstags während der Wettfahrten ist verboten.
12.20 Hydraulische, pneumatische oder elektrische Trimmeinrichtungen sind verboten.
12.30 Außer den Ausgleichsgewichten in Übereinstimmung mit Regel 10 ist Ballast im Innern verboten.
12.40 Selbstlenzer oder andere Hilfsmittel als Pumpen, um das Cockpit während der Regatten zu lenzen, sind verboten.

Kontrollen

Es sollte bei jedem an der DM teilnehmenden Boot folgendes überprüft werden:

1. Die Ausrüstung, die mitgeführt werden muss.
2. Die Ausgleichgewichte, sofern vorhanden (Messbriefe überprüfen). Jeder Teilnehmer muss eine Kopie des Messbriefes zusätzlich zum Original dabei haben.
3. Die Building-Fee der NFIA (Kunststoffboote), DSV-Marke (alle) gut sichtbar, wer diese nicht hat, kann nicht teilnehmen.
4. Alle Segel einmal präsentieren, registrieren, alle neuen Segel vermessen (1 Groß, 2 Focken).
5. Die Messmarken an den Masten überprüfen (ob Höhe und Vollständigkeit stimmt).
6. Die Dicke der Masten (Umfang) im Bereich des Mastlochs und der Messmarken bei der Jumpstagspreize nachmessen (war auf der letzten JHV beschlossen worden). Kann bei stehendem Mast am Mastenkran geschehen.
7. Kontrollwiegungen als Stichprobe, bei Verdacht oder wenn noch nie nachgewogen.
8. Dicke der Ruder im sichtbaren Bereich kontrollieren, kann bei der Ausrüstungskontrolle geschehen (im Bereich des Wasserpasses).

Die Oberaufsicht über den gesamten Ablauf hat der Vermesser, in diesem Falle Herr Günther Ahlers.



Rumpfkorrekturen

Instandsetzung der Habibi

Liebe Folkebootfreunde
und besonders liebe Freunde mit Holzfolkebooten!

Zu dem wundervollen Erlebnisbericht über Habibis Sommerreise 2009 möchte ich als Eigner des Bootes ein paar jahreszeitlich passende Erfahrungen zur optimalen Aufbereitung und besonders zum hoffentlich jahrzehntelangen Erhalt des Unterwasserschiffes beitragen.

Wir kennen das alle: Im Herbst schön alles abwaschen und umweltgerecht entsorgen. „Hmm ... an der einen oder anderen Stelle ... naja ... ein bisschen Farbe gelöst oder mal'n Riss vielleicht. Das bringen wir ja leicht im Frühjahr in Ordnung."

Dann kommt das lange erwartete wärmere Wetter – keine Sorge, in diesem Frühjahr auch – und wir werden hektisch und wollen bald zu Wasser. Bei mir hieß das immer abschleifen, spachteln und Antifouling streichen. War eigentlich immer leidlich zügig erledigt. Nur so etwas nachdenklich stimmte mich der im Laufe der Jahre zunehmende Epoxyspachtel-Verbrauch, inklusive langsamem Absenken des Wasserpasses. Außerdem ist das Zeug nicht ganz billig. In der Folge kam ich am Ende gegen die immer mehr im Frühjahr abplatzende Farbe nicht mehr an. Die Entscheidung war klar: „Es muss alles ab!" Und nun kommt`s:

Du nimmst die Schleifmaschine und am Epoxy passiert nichts. Selbst erfahrenste Profis schimpften bei der Arbeit nur so vor sich hin und meinten, dass sie solche Arbeit normal nicht machen würden. Alles wurde aufgefahren: Schwingschleifer, Bandschleifer und der giftigste Abbeizer, der aufzutreiben war. Der Verkäufer murmelte was von „alte Bestände" oder so und schob mir noch ein paar Kanister rüber. Ich weiss nicht mehr, wie viel es war, aber es kam was zusammen. Und ohne sträflingsmäßig aussehende Schutzkleidung ging auch nichts. Man muss sein Schiff schon ein wenig gern haben, um so was zu machen! OK, wie man auf den Bildern sieht, ist es ja fertig geworden, aber fragt nicht nach der in kg gemessenen abgekratzten Farbe und Spachtel, bei denen du schon Jahresringe sehen konntest, wirklich!

Am Ende ist es aber auch schön zu sehen, wenn's fertig ist, und nur minimale dunkle Stellen im Holz keine 25 Jahre Alter vermuten lassen. Zur Nachahmung kann man die „Spachteltechnik" jedoch nicht ernsthaft empfehlen... Besser ist es doch, hin und wieder je nach Bedarf tüchtig durchzuschleifen und entsprechend wieder mit Farbe aufzubauen. Außerdem hat man vielleicht auch nicht immer so gute Freunde, die einem dabei helfen...

Der Neuanstrich ist natürlich gründlich vorzunehmen: Bläueschutz, Grundierung verdünnt und dann noch drei Mal. Abschließend Antifouling, bei mir Micron SSC von International. Den Wasserpass hat dann die Firma Vanini aufgetragen. Das hat sich nicht nur für den futuristischen Anblick gelohnt. Manche Könner kriegen das natürlich auch mit dem Pinsel hin. Und in diesem Frühjahr heißt es dann wieder „Abschleifen, Spachteln und Antifouling" ... Na dann eine schöne Saison!

Herzlichst euer Egon Schmitz.

Wir beginnen eine kleine Serie über die Restaurierung des Folkeboots Pirlouiiit, ein Bau der Kungsörs Båtvarv in Schweden aus dem Jahr 1967. Thomas Pauli als Eigner und Phillip Schwitalla als Bootsbauer schildern ihre Eindrücke vom etwas naiven Kauf und der Restaurierung.

Ein 67'er Folkeboot zieht nach Bayern

Pirouliiit ist ihr Name und sie ist ein 67`er Folkeboot. Liegt zur Zeit auf der Insel Rügen und ist zu einem Preis zu haben, den ich akzeptabel finde. Na ja, so ein Boot ist schnell gekauft aber was dann? Wohin mit dem Boot im Winter? An welchem See bekomme ich noch einen Liegeplatz? Was kostet das alles eigentlich? Ich recherchierte und es war eine Reise in ganz neue Welten:

Eigentlich bin ich ja in der Luft zuhause. Mit Gurtzeug und einem 30 qm großen Tuch über dem Kopf schwebe ich mehr oder weniger sanft über die schönen Berge der Alpenregion. Von oben gesehen sieht die Welt schon sehr schön aus und ganz besonders meine Freundin Sabine, die mich immer begleitet, sich meine Flugkünste jedoch lieber vom Startplatz aus ansieht. Da ich nach der Landung gerne in langen Monologen von meinem Flug erzähle („Gähn!" für die anderen), und Sabine nicht selbst fliegen mag, musste ein gemeinsames Hobby her. Also:

Wir reisen gerne, sind gerne am Meer und eben auch gern in den schönen Marinas der Welt, um uns dort die schönen Segelboote anzuschauen; Sabine findet auch das Klackern der Fallschoten an den Masten so beruhigend. Und so war dann die Idee geboren! Wir machen einen Segelschein und segeln auf den bayerischen Seen umher! Viele lustige Erlebnisse später hatte die Hälfte von uns beiden, nämlich ich, den Segelschein in der Hand. So, und jetzt kann's losgehen, das Abenteuer. Segeln allein mit meiner Sabine auf dem Ammersee auf einem gecharterten Schulschiff. Wenn auch die Seemannschaft noch etwas zu wünschen übrig ließ, war das Anlegemanöver doch geradezu butterweich. Wir haben es geschafft! Unser erster Tag ohne Segellehrer und überaktive Mitschüler. Sicher angekommen und noch sicherer, dass ich und meine Sabine ein eigenes Segelboot haben wollen, googelte ich am Abend nach schönen Segelbooten. Und da sah ich sie, meine hölzerne Liebe und den Albtraum meines Bankkontos: Pirouliiit ist ihr Name und sie ist ein 67`er Folkeboot. Liegt zur Zeit auf der Insel Rügen und ist zu einem Preis zu haben, den ich akzeptabel finde. Na ja, so ein Boot ist schnell gekauft, aber was dann? Wohin mit dem Boot im Winter? An welchem See bekomme ich noch einen Liegeplatz? Was kostet das alles eigentlich?

Ich recherchierte und es war eine Reise in ganz neue Welten: „Was! Sie wollen einen Liegeplatz am Starnberger See?! Warteliste!", „Am Ammersee wollen Sie eine Boje?! Warteliste!", „Ja wir hätten da ein Boot zu verkaufen und Sie könnten dann den Bojenplatz übernehmen ..." „Toll!" dachte ich, bis ich das Boot sah. Wusste gar nicht, dass so was noch schwimmt!

„Na, dann eben nicht. Werden wir uns eben das Schulboot ein paar Mal ausleihen und wir lassen das mit dem eigenen Segelboot," dachte ich, bis ich wieder im Internet war, um nach Pirouliiit zu sehen. Sie war nicht mehr da! Weg – und weg waren auch meine Grübeleien über ein eigenes Boot. Aber dann besuchte ich gerade so zum Zeitvertreib die ebay-Seite. Und wer lugte da durch eine Anzeige? Pirouliiit!!! Mit demselben Foto wurde sie nun zur Versteigerung angeboten. Noch 3 Tage dauerte die Aktion und der Startpreis riss mich um. Ich sagte mir: „Ein Gebot kann ich ja abgeben. Minimum und dann mal schauen was passiert." Sabine wusste von allem nichts, denn wir waren uns einig. Kein eigenes Boot! Ich war mir sicher, zu diesem Preis werde ich das 67`er Folkeboot nie bekommen. Aber nun: Es ist soweit! Die drei Tage sind um und wenige Minuten laufen noch bis zum Auktionsende. 3-2-1 … und?! Ich glaub es nicht! Ich bin fassungsloser Besitzer eines Folkeboots mit dem seltsamen Namen: *Pirlouiiit* – mit 3 i! Und das ganze ungesehen! Was jetzt?! Was wird Sabine sagen? Was mach ich da eigentlich?

Mit dem Motto: „Das krieg ich schon in den Griff!" ging es auch schon ans Werk. Sabine reagierte gelassen mit einem verschmitzten Lächeln im Gesicht. Das ging ja schon mal gut. Nächster Punkt: Anruf beim Verkäufer wegen der Abwicklung des Kaufes. Es war ein sehr unterhaltsames Gespräch. Mit der Frage, warum er das Boot verkaufe, antwortete er mir, dass er sich für seine Familie ein größeres Boot gekauft habe und er die *Pirlouiiit* auch noch nie gesegelt habe. Er hatte es kürzlich erst aus Schweden mit einem Trailer überführt und es würde jetzt auf einer Werft in Lauterbach auf mich warten. Ein paar kleinere Reparaturen stünden noch an, aber das habe ja auch so in der Anzeige gestanden. Er klang sehr nett und glaubwürdig am Telefon und es sollte sich auch so bewahrheiten.

Eine Strecke von 958 Kilometer lag vor mir, nachdem ich Sabine einen Abschiedskuss gab und mich mit vollem Tank und eingestelltem Navi auf die Insel Rügen nach Lauterbach machte. So etwa 150 Kilometer vor Hamburg kam mir dann doch die Streckenführung meines Navi etwas seltsam vor. So aus dem Bauch raus musste ich doch irgendwie mehr nach Osten fahren! Ich hielt an und kontrollierte dann doch noch einmal mein Ziel. Und mein Bauch hatte mal wieder Recht! Ich hatte fälschlicherweise ein Lauterbach bei Flensburg, das bestimmt auch seine Daseinsberechtigung hat, eingegeben, aber da wollte ich nicht hin! Also neues Ziel und siehe da … 210 Kilometer mehr auf der Strecke als geplant. Aber meiner Neugier auf das bevorstehende Treffen mit *Pirlouiiit* und die von mir noch nie befahrene Insel Rügen gaben mir eine gewisse, ich würd' mal sagen, Lässigkeit. Durch schöne Eichenalleen führte mich der Weg nach Lauterbach. In der Marina winkte mir auch schon ein netter Mann zu, der an meinem Nummernschild erkannte, dass nur ich der neue Besitzer seiner *Pirlouiiit* sein konnte. Nach einem freundlichen Hallo und wie war die Fahrt stand sie, im hintersten Eck auf Böcken gestützt, endlich vor mir. *Pirlouiiit*.

Ein kurzes „Ah ja!" von mir und schon war ich dem Redeschwall des alten und sehr netten Besitzers ausgeliefert. Traummaße von L 7,64 x B 2,20 x T 1,20, ein Gewicht von runden zwei Tonnen und eine Wahnsinns-Segelfläche von 24 qm. „Soso," dachte ich, „meine Gleitschirmfläche ist 30 qm und muss dafür keine 2 Tonnen bewegen." Aber diese Diskussion wollte ich dann doch nicht eröffnen. Auf jeden Fall verschönerte er mir das Boot mit all seinen rhetorischen Fertigkeiten und ich war vollkommen überfordert mit dem Seglerlatein. Aber eins verstand ich auf Anhieb: „Das Boot geht schnell in eine Schräglage. Aber keine Angst, das ist normal bei einem Folkeboot, weil es ja ein Langkieler ist." „Erzähl das bloß nicht meiner Freundin!" sagte ich zu ihm und tauchte weiter in die Geheimisse meines neuen Bootes ein. Denn

Sieht alles düster aus?

es standen ja noch einige Restaurationsarbeiten an, die mit einem kurzen „Da streichen Se mal schnell mit Epifanes drüber und gut is" abgetan wurden. Epifanes … ah ja. „Dann mach ich das denn so," dachte ich mir und fragte mich „bloß wo und wann?" Aber auch hierfür hatte er eine Lösung und keine 20 Minuten später tauchte ein junger Mann auf, der sich Philipp nannte.
„Alles Weitere besprechen Sie jetzt mit ihm und wir sind klar." Er gab mir noch sämtliche Schlüssel und Papiere und weg war er. In der Zwischenzeit hatte sich Philipp die *Pirouliiit* angesehen und befand sie in einem außergewöhnlich guten Zustand. Auf den ersten Blick eben. Ich vertraute seinem Auge und seiner Erfahrung, obwohl er erst seinen Bootsbaumeister gemacht und hier ganz in der Nähe seine erste Werft eröffnet hatte. Die Walhalla-Werft. „Gut," sagte ich, „dann kümmerst du dich um die „Kleinigkeiten", die gemacht werden müssen und ich fahr' wieder nach Hause." Schnell waren wir uns einig und er verschwand wieder mit seinem alten Pick-up in den schönen Eichenalleen. So stand ich dann da mit meiner *Pirlouiiit*. Ich zückte meinen Fotoapparat und machte ein paar Bilder.

Im Cockpit hielt ich inne und rauschte mit meiner *Pirlouiiit* der untergehenden Sonne entgegen. Man merkte ihr die langen Meilen auf offener See so richtig an und weil sie so räudig dastand und mich mit ihren eckigen Bullaugen ansah, hab ich sie auch schnell in mein Herz geschlossen. Die Sonne verschwand hinter der Marinahalle und ich war auch langsam müde. 12 Stunden Fahrt und die aufregende Begegnung mit meinem ersten Segelboot merkte man meinem 46 Jahre jungen Körper schon an. Ich suchte mir eine nette Unterkunft und ließ den Tag an den berühmten Kreidefelsen zur Nacht werden.

Während Philipp nun damit beschäftigt war, das Boot genauer unter die Lupe zu nehmen, recherchierte ich im Internet über Folkeboote. Und wieder tat sich für mich eine neue eingeschworene Gemeinschaft auf. Die Folkeboot-Internetseite informierte mich über alles, was ich zu meiner *Pirouliiit* wissen musste. Auch meinem Anspruch, meine *Pirlouiiit* zu einem Schmuckstück zu machen, wurde vollends befriedigt. Schöne nordische Kreuzer, Drachen, und die 6'er, 12'er Klasse und wie sie alle heißen, inspirierten mich. Ein schön renoviertes Folkeboot mit dem Namen Cocobolo gab dann letztendlich den Ausschlag, mich näher mit den Ersatzteilen zu beschäftigen. „Toplicht" war mein erster von vielen Katalogen, den ich bald vor- und rückwärts lesen konnte. Auch meine kleine Büchersammlung wurde mit Segelbüchern angereichert. „Die Welt im Sturm erobert", „Raus ins Blaue", „Ein Mann, ein Boot, zwei Kontinente", „Mal sehen wie weit wir kommen" und noch weit über zwanzig mehr verstreuten sich im ganzen Haus. Auch große Bildbände über den Mythos klassischer Yachten erfreuten mein Auge und ließen in Gedanken meine *Pirlouiiit* im nie da gewesenen Glanze erstrahlen.

Bis zu dem Tag, an dem ich in meinem E-Mail-Account eine Nachricht von der Walhalla-Werft las. Die ging schon so los: „Hallo Thomas, nach langer und intensiver Begutachtung deines Bootes kann ich nur sagen, es wird weitaus mehr auf dich zukommen, als anfänglich gesehen ..." usw. Eine dreiseitige Auflistung der anstehenden Arbeiten ließen meine zuvor noch strahlende *Pirouliiit* zu einer scheiternden, alten Dame verblassen. „Was mach' ich jetzt?! Die Kosten werden mein Budget um ein Vielfaches übersteigen!" Das Projekt *Pirlouiiit* war dem Scheitern nahe. Ich griff sofort zum Telefon und suchte das Gespräch mit Philipp:

„Und jetzt?!" rief ich hilflos ins Telefon, „was machen wir jetzt?" Aber es kam von Philipp kein „Ich weiß auch nicht"-Spruch sondern ein „Wir kriegen das schon hin. Ich hab' Lust, mit dir das Boot zu restaurieren und kostenmäßig werden wir uns da schon

einig, wenn ich dafür mehr Zeit für die Arbeit bekomme.“ Ich wäre ihm am liebsten um den Hals gefallen. Natürlich bekommt er alle Zeit der Welt, hauptsache meine *Pirlouiiit* erstrahlt so, wie meine Phantasie und es leider mein Geldbeutel zulassen. Aber es kann weitergehen.

Die Verträge sind also gemacht und Philipp hat jetzt genug zu tun, um meiner *Pirouliiit* den alten Lack zu nehmen und sie im noch schöneren Glanze erstrahlen zu lassen. Wir waren uns auch einig, dass wir kein Plastik oder sonst welchen modernen Kram einbauen wollen. Alles soll so original wie möglich erneuert werden und spätestens jetzt bin ich froh, dass ich solch einen tollen Partner wie den Philipp und seine Walhalla-Werft gefunden habe.

Pirlouiiit vor ihrer Restaurationswerft Walhalla. „Fine Woodwork“ was passt besser zu einem Folkeboot?

Fools rush in where wise men never go

Restaurationsbericht F-GER 1077
Phillipp Schwitalla, Walhalla-Werft

Als ich mich mit dem Eigner zum ersten Mal traf, um das Folkeboot in Augenschein zu nehmen, und wir unter die Plane in die Kajüte kletterten, wurde mir schnell klar, warum das Boot so günstig gewesen war: Rund um die Aufbauwände der Kajüte zog sich, direkt unterhalb des Decksniveau, ein Gammelstreifen. Zwischen dem Aufbau und der Schlinge (so nennt man die tragende Konstruktion im Decksverbund rund um Öffnungen, also um Plichten, Luken, Aufbauten) war Wasser eingedrungen und brachte dort von innen heraus das Holz zum Faulen. Diese Problemzone war durch das fortgeschrittene Stadium der Fäulnis offensichtlich und die Frage war, inwieweit die dahinter liegenden Balken in Mitleidenschaft gezogen wurden. Insbesondere der Zustand des Decksbalken, der die Kräfte des Mast aufnimmt, musste in Frage gestellt werden.

Die zweite maßgebliche Problemzone war wesentlich besser versteckt und wurde erst während der Baumaßnahmen entdeckt. Doch Eins nach dem Anderem.

Das Boot, trotz dieser not- und aufwändigen Reparaturen, gilt es zu retten. Denn ein altes Holzboot ist ähnlich wie ein Möbel aus dem Barock immer eine einzigartige Angelegenheit und hat seine ganz eigene Geschichte auf dem Buckel. Was war also – abgesehen von den beschriebenen Klein-Katastrophen – die Herausforderung?

Das Cockpit aus Sperrholz war zwar schäbig anzuschauen, der Steven und Achtersteven aber gesund. Die Planken des Unterwasserschiffes kernig. Das Deck, gerade Kieferstäbe, war braun gestrichen. Das ganze Boot, ein schwedischer Bau, silikonversucht. Grundsätzlich eine beherrschbare Situation. Aber: Der Eigner möchte eine Augenweide. Sämtliche Beschläge sollen durch bronzene ersetzt werden. Die Plicht soll mit Kiefernstäben belegt werden, das Deck geschliffen und geölt, der Anstrich des Unterwasserschiff entfernt und neu aufgebaut werden. Nach dem Einsetzen neuer Aufbauwände soll das Aufbaudeck neu mit Leinwand bespannt werden. Das Waschbord soll frisiert, der Mast überprüft, und das Ganze schön lackiert werden. Mit einem Wort: ein Großauftrag.

Nachträglich abgedichtet, vertuscht aber nur den dahinterliegenden Gammel

Es war mir wichtig, einen persönlichen Eindruck von dem Kunden zu bekommen und mit ihm gemeinsam das Boot zu inspizieren, einfach aus dem Grund, dass man so eine gegenseitige Vertrauensbasis schafft. Die erste Begegnung war dazu zu kurz und unverbindlich. Auf solch ein Restaurierungsprojekt kann ich mich nur einlassen, wenn ich spüre, was der Kunde will. Alte Boote haben Patina. Dafür sollte beim Eigner Bewusstsein vorhanden sein. Umso mehr freute es mich, als Thomas sich für eine Woche ein Appartment im Lauterbacher Hafen nahm, um mit mir das Angebot zu besprechen und dann eine Woche mit anzupacken, das Boot zu entrümpeln. Wir wurden uns einig, setzten einen Werkvertrag auf und vereinbarten als Fertigstellungstermin den 28. Mai 2010. Die Arbeit konnte beginnen.

Sieht schlimmer aus als es ist. Der Decksbalken ist nur oberflächlich angegriffen. Ein eingeschäfteter Spund wird's tun.

Beim Schleifen des Decks stolperte ich beim Pütting auf der Backbordseite über einen Deckstab, der nachgab und stellenweise nicht richtig festsaß. Mir schwante Böses und so war es auch. Nach Ausbau des Seitenschapps unter dem Laufdeck zeigte sich, dass der Decksdurchgang des Püttings jahrelang undicht gewesen war.
Nachträglich wurde das Püttingeisen kunstvoll mit einer Vergussmasse abgedichtet, aber dadurch wurde das Problem nur vertuscht. Unter der Oberfläche und nicht sichtbar hinter dem Schapp war die obere Gurtung angegriffen. Der Balkweger ist an dieser Stelle um ca. 1/3 geschwächt, das Sperrholz in einem schmalen Streifen von gut einem Meter verfault und auch die Planken sowie der Spant haben Schaden genommen. Auf der Steuerbordseite war kein Schaden zu finden, dort war alles in Ordnung.

Hinter dem Schapp fanden sich angezeichnete Markierungen, wo die Plankenstöße gesetzt werden sollten. Mit Fragezeichen versehen. Ich stelle mir vor, dass ein Eigner aus der Reihe der Vorbesitzer mit einem schwedischen Bootsbauer auf den Kojen saß, um dieses Problem zu erörtern. Ich stelle mir weiter vor, dass dann ein grober Kostenvoranschlag fiel und dass daraufhin der Beschluss, das Boot weiterzuverkaufen zum Tragen kam. Eine Schande, von so einem Schaden zu wissen und es dem Käufer nicht mitzuteilen, finde ich.

Tja, hilft nichts, das muss gemacht werden. Also ran an die Arbeit!

30 Jahre on Tour

Die Jahreshauptversammlungen der Folkeboot-Flotte waren den Berlinern immer eine Reise wert. Aber 2009 fand sie in Berlin statt.

Ohne Tour? Das geht nicht! Die Kür muss sein, die Pflicht kann warten. Also sagten sich die Reisemacher Marlene und HP Müllers Folkereisen, das Dessert zuerst – wir fahren nach Belgien! Da, wo wir sonst nicht hinkommen. Herrliche Landschaften, alte interessante Städte, wallonische und flämische Küche, die Vielzahl belgischer Bierspezialitäten und nicht zuletzt viel Spaß und gute Laune.

Wir sind dann mal weg – vom 18.-25.10.09 über Limburg, durch die Ardennen nach Namur, Antwerpen, Brüssel, Gent, Brügge, Groningen, Bad Zwischenahn und zurück nach Berlin.

18.10. Abfahrt 08.02

Mit dem Reisebus Richtung Süden, dann ab Kreuz Hermsdorf gen Westen. Die thüringische Landschaft mit den vielen Burgen und sanften Hügeln war eine schöne Einstimmung auf die spannende Reise.
Das erste Ziel bzw. Übernachtung war nicht etwa »das Wirtshaus an der Lahn«, sondern ein ebenso historisches Hotel Nassauer Hof in Limburg an der Lahn, im Hintergrund der Spätromanische Limburger Dom. »Frau Wirtin hatte auch einen Traum ...«, den hatten wir auch nach dem Bummel durch die wundervolle mittelalterliche Altstadt voller Geschichte und herrlichen Fachwerkhäusern. Nur wenigen Städten blieb, wie Limburg, das gesamte Ensemble mittelalterlicher Bebauung nahezu unversehrt erhalten. Deshalb steht heute der ehemals ummauerte Stadtkern zwischen St. Georg-Dom, Grabenstraße und der 600 Jahre alten Lahnbrücke als Gesamtanlage unter Denkmalschutz.

19.10. Start Richtung Belgien, durch die Ardennen nach Namur

Wir verlassen die schöne Stadt Limburg in Hessen und erreichen später die belgische Staatsgrenze – dank der Europäischen Union – fast unbemerkt. Die Landschaftsstruktur mit kleinen Städten, Schlössern und Burgen ist schon anders als die deutsche Landschaft.
Wir kommen am Nachmittag in Namur an, das schöne moderne Hotel Leonardo direkt an der Maas erwartete uns. Die Stadtführung unmittelbar nach Ankunft war wohltuend und informativ. Das an der Mündung der Sambre in die Maas liegende Namur ist die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und Universitätsstadt. Die in vorchristlicher Zeit von den Kelten errichtete Siedlung wurde im 7. Jahrhundert erstmals erwähnt. Die erbauten hier zu dieser Zeit eine erste Festung. Im 10. Jahrhundert wurde Namur eine Grafschaft. Die Grafen von Namur erhielten allerdings nur das Nordufer der Maas als Lehen, das Südufer unterstand dem Bischof; dementsprechend entwickelte sich der Stadtkern nur an einem Ufer, am anderen die Ortschaft Jambes. Vom oberen Bereich der Zitadelle hat man einen fantastischen Rundblick auf die Stadt und auf die fruchtbare wallonische Region. Der gallische Hahn ist das Wappentier der Wallonie.

20.10. nach Antwerpen

Ant(Hand)werpen(werfen). Dass der Name Antwerpen sinngemäß »Hand werfen« bedeutet und auf die Brabo-Legende zurückgeht, ist eine im 15. Jahrhundert erfundene Geschichte,

wonach Silvius Brabo, eine Art römischer David, der dem Riesen Antigonus die Hand abschlug und in die Schelde warf.
Schon bald erreichen wir das Hotel Leopold. Es ist offensichtlich, dass Antwerpen eine multikulturelle Szene hat. Kaum angekommen, noch knochenmüde von der Fahrt und auf dem Fahrradweg verweilend, rasen schwarz gekleidete seriöse Herren mit schwarzen Hüten wie im Hindernisrennen um Personen herum, die es nicht eilig haben. Vermutlich im Diamantenfieber. Das bekamen auch unsere Damen im Diamondland Antwerpen, als sie der glitzernden Steine ansichtig wurden. Die Damen und Herren, sofern nicht solo, hielten ihre Geldbörsen ganz fest, aber Weihnachten steht ja vor der Tür. Nach der Besichtigung erwartete uns der Stadtführer Wim. Mit dem Bus und zu Fuß, von herrlich erbauten Prachtvillen im Jugendstil, bis zum historischen Stadtmarkt und zum Hafen war eine Palette von Eindrücken, die die Fülle dieser kompakten Reise widerspiegelte.
Der Hafen von Antwerpen an der Schelde ist der größte Hafen Belgiens. Gemessen am Frachtaufkommen in Tonnen ist er der zweitgrößte Hafen Europas (hinter Rotterdam). Der Bahnhof von Antwerpen, erbaut 1905, eine Kathedrale der Industriebauten, sollte auch ein Besuch wert sein.

21.10. ein Besuch in Brüssel

Die Fahrt mit dem Bus von Antwerpen nach Brüssel dauerte ca. eine Stunde. Es ging ohne Umschweife direkt in die Chocolaterie – ohne Gepäck – später war der Bus voll von kleinen (eher großen) Taschen gefüllt mit Pralinen. Die Besichtigung in der Fabrik war sehr interessant, der Vortrag des Schokoladenmanagers informativ und unterhaltsam. Er nahm uns sogleich das schlechte Gewissen, denn man erfuhr, dass Schokolade glücklich macht und dass durch die verzückte Visage auch Kalorien verbraucht werden. Nach der Chocolaterie war der Grand-Place – das Herz Brüssels – der historische Kern und Ausgangspunkt einer Entdeckungstour mit Führung. Der Grand-Place ist ein absolutes Highlight, der Platz gibt Zeugnis der Schicksale dieser Stadt. Das gotische Rathaus, die reichen und prunkvollen Häuser der Zünfte mit den Zunftsymbolen, denn es gab keine Hausnummern. Die Symbole dienten der Orientierung und dem Ansehen.
1695 wurde der Platz weitestgehend durch die Franzosen zerstört, aber schöner und prunkvoller wieder aufgebaut.
Im 14 Jh. wurde ein Brüsseler Schöffe zu Tode gefoltert. In der Arkade des Hauses am Grand-Place ist der Sterbende als Bronzefigur verewigt, das Berühren der Statue bringt Glück, so der Volksglaube. Auch das Menne-

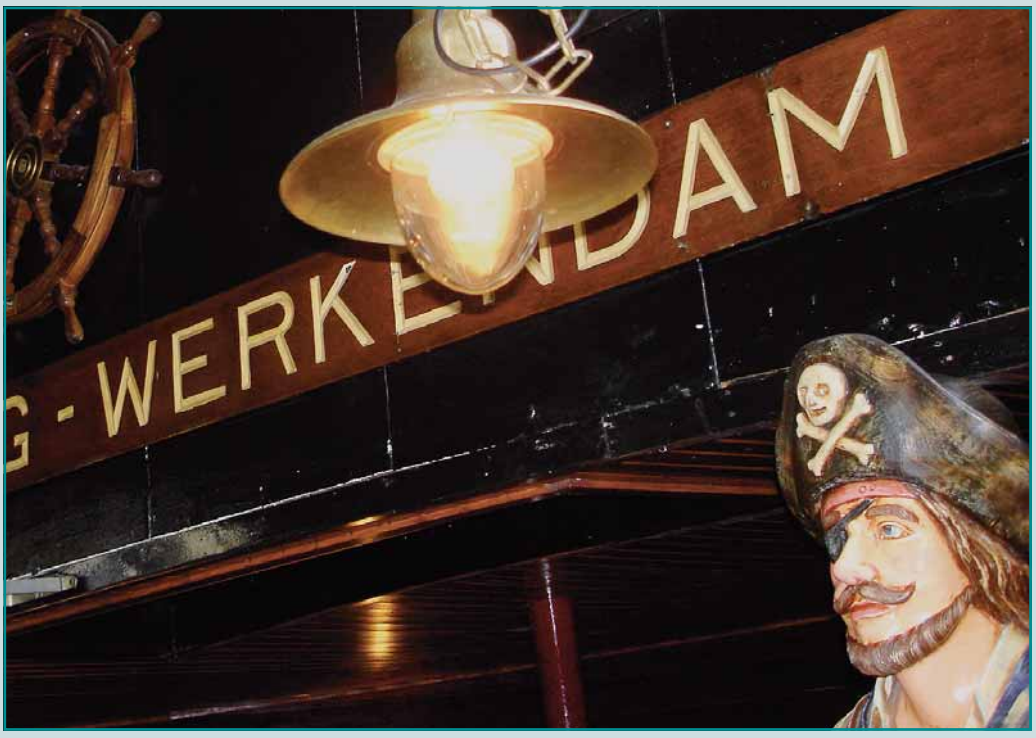
ken Pis will begutachtet werden, der Knabe ist uralt und Wahrzeichen der Stadt. Zum Stadtbummel gehören auch die leiblichen Genüsse, also Bauchgefühl, schmackhaftes Brüsseler Bierchen in einer schönen literarischen Kneipe, es muss nicht unbedingt ein Trappistenbier sein – ein Duvel 12 % Alkohol tut es auch. Auch Pommes frites, eine Spezialität in Brüssel, muss probiert werden und das in unterschiedlicher Länge und Dicke – je nach Bedarf des Kunden. Es gibt: Premium French Fries, extra lang, French Fries, Coated Extra Crispy French Fries – die sollen besonders knusprig sein und auch länger heiß bleiben. Dann die Fast Ready French Fries, die schon nach anderthalb Minuten fertig sind, die Back-Frites und sogar welche, die in der Mikrowelle garen. Na, alles in Sachen Pommes verstanden?
Der letzte Besuch gehörte dem Atomium, dem Wahrzeichen der Stadt. Dieses Meisterwerk der Baukunst wurde rechtzeitig zur Weltausstellung 1958 fertig. Die Gesamthöhe des Bauwerks 102 Meter. Die kugelförmigen Eisenatome haben ein Durchmesser von 18 Metern.

22.10. freier Tag nach Gent

Der freie Tag war wichtig, mal ganz persönlich auf Entdeckungstour zu gehen. Der Busfahrer Volker – Eigner des Reiseunternehmens – bot eine Fahrt nach Gent, sozusagen zusätzlich als Serviceleistung an. Es waren ca. 50 % Interessierte, die diese Reise machen wollten. Herzlichen Dank an Volker für diese Tour.
Gent ist Hauptstadt der belgischen Provinz Ostflandern. Im 11. Jahrhundert wurde Gent zur Metropole der Textilproduktion und als zweitgrößte Stadt Nordeuropas nach Paris, zur wirtschaftlichen Großmacht. Ein Großteil der mittelalterlichen Bausubstanz ist unversehrt erhalten, leider war an unserem Besuchstag die Altstadt eine große Baustelle. Vermutlich Tiefbausanierungen. Aber der Streifzug durch die Stadt, entlang der mittelalterlichen Gildehäuser am Graslei, hin zur St-Michielsburg bis zum großen Marktplatz war in dieser kurzen Zeit lohnenswert.
Ein absolutes Muss für alle Kunstinteressierten ist der Besuch des Genter Altars in der Kathedrale St. Bavo. Dieses Gemälde ist das Hauptwerk der flämischen Malerei des 15 Jh. Geschaffen von Hubert und Jan van Eyck 1432. Der Gedanke des Flügelaltars ist die Erlösung des Menschen durch das Opfer des Gottessohnes.

23.10. nach Brügge

Die ehemalige Hafenstadt entwickelte sich zu einer bedeutenden Hansestadt und zur reichsten Stadt Europas. In ihren prächtigen Patrizier- und Zunfthäusern spiegelt sich der Glanz vergangener Zeiten. Im Jahr 2000 wurde der historische Stadtkern UNESCO-Weltkulturerbe. Der Beginenhof, mit weißen kleinen Häusern



und Gärten mit einer Kirche, errichtet im 13 Jh., war eine Einrichtung für religiöse Frauengemeinschaften. Tatsächlich führten die Frauen aus unterschiedlichen Gesellschaften ein klösterlich frommes Leben, ohne jedoch Nonnen zu sein. Im malerischen Brügge gibt es viele Schokoladen-Geschäfte mit liebevollem Interieur und verführerischer Ausstrahlung. Berühmt sind auch die Brügger Spitzenstickereien, sie werden überall im Handel angeboten.

Die Besichtigung und Führung durch die Brauerei, von einer sehr witzigen und kompetenten Fachfrau, war sehr informativ. Die Brauerei »De Halve Maan« (Der Halbmond) blickt auf eine sehr lange Geschichte zurück. Bereits im Jahre 1564 wurde die Existenz der Brauerei »Die Maene« (Der Mond) auf der Walplein im Stadtregister erwähnt. Das »Brugse Zot goldenblond« ist ein Bier mit einem reichhaltigen Schaum und einem fruchtigen Aroma. Das Bier wird mit vier verschiedenen Arten von Malz und zwei aromatischen Sorten von Hopfen gebraut. Das verleiht dem Bier seinen einzigartigen Geschmack und einem Alkohol Grad von 6 % Vol.
Das »Straffe Hendrik«, ein reiches Bitter Ale, wird mit einer feinen Mischung aus sechs verschiedenen Arten von Malz gebraut. Der starke Geschmack entsteht durch eine Menge Hopfen von bester Qualität.
Die zweite Gärung in der Flasche gewährleistet eine längere Haltbarkeit. Der »Straffe Hendrik« ist ein sehr reiches Bier mit vielen Geschmacksrichtungen und ein Tripel Bitter Ale von 9 % Vol. Natürlich gehörte zur Führung ein Probier-Bierchen dazu.

Am Abend war Theaterkunst angesagt. »Celebrations-Entertainment« – im stimmungsvollen Ambiente des neogotischen ehemaligen Heilige-Hartkerk (Herz-Jesu-Kirche) von 1885, der den Jesuitenorden gehörte, spielten Schauspieler in schönen Roben die Hochzeit des Herzogs von Burgund, Karl der Kühne mit Margarete von York. Der Narr – wie so häufig im Leben der Boss – führte professionell durchs Programm, Spielleute, Tänzer, Falkner, Feuerschlucker, ergänzen das sinnlich burleske Treiben am Hofe, während die Besucher als »Gemeine Untertanen« sich endlich mal besaufen und satt essen durften.
Das mittelalterliche Spektakel mit einem deftigen flämischen Festmahl in vier Gängen mit reichlich Bier und Wein kam nicht nur bei der Berliner Gemeinde gut an. Der Narr outete sich als Berlinfan und wählte den berühmten Satz: »Ich bin ein Berliner«, Bernd, der fahrende Tourist, wurde zum Ritter geschlagen und Dieter der Schüchterne zum Geburtstag gehuldigt. Ein fröhlicher Abend, gesangsstark fuhren wir heim ins Hotel.

24.10. Heimreise

Von Brügge zur holländischen Grenze, Amsterdam am Ijsselmeer entlang und über den Abschlussdeich des Ijsselmeeres nach Groningen. Dort erwartete uns auf dem Flaggschiff von Groningen – einem 1908 erbauten Klipper – eine Pfannkuchen-Völlerei. Dieser als Pfannkuchenrestaurant eingerichtete Segelklipper mit einer spezialisierten Küche hat im gemütlichen Zentrum von Groningen festgemacht.
Pfannkuchen – berlinisch Eierkuchen – gab es satt in vielen Variationen von Süß bis Speck. Der Aufbruch dann leider etwas hektisch, denn uns erwartete ein baldiges Aalessen und viele von uns konnten es kaum aushalten.

Bad Zwischenahn am Zwischenahner Meer, ein gepflegter Kurort mit einem Museumsdorf und einer schönen Windmühle, war das Ziel. Dort im Hotel Haus am Meer angekommen, erwartete uns ein originelles Dinner. Der ganze Aal guckte doppelt so lang wie der Teller über den Tellerrand und war nicht für zwei Personen bestimmt, sondern für eine ganze Person der ganze Aal. Dazu gab es Bratkartoffeln, Rührei und kleingewürfelten Schinken. Es gab kaum jemanden, der sich Nachschlag holte.
Bei aller Deftigkeit war das Arrangement der Speisen als Menü sehr schmackhaft. Und dank des Korns (in kleinen Pfannen gereicht, schnell geleert, sonst nächste Stubenlage fällig) gut bekömmlich. Ein Spaziergang vor dem zu Bett gehen war auch sehr dienlich. Die Städte Groningen und Bad Zwischenahn waren nur eine Station auf der Durchreise und werden sicherlich immer eine Reise wert sein.

25.10. nach Berlin über Hamburg

Unsere Hamburger Mitreisenden aus der Folkeboot-Flotte Hans-Jürgen Heise und Frau verlassen uns in Hamburg, es war schön mit euch! Eine zweite Gruppe verlässt uns auf der Spandauer Heerstraße, der Rest kommt sicher und gut am Parkplatz Busbahnhof an. Wie immer verneigen wir uns vor den Planern und Machern der Folkereisen Marlene u. HP Müller

Dank dem Busreise-Unternehmen Volker Haas und dem Busfahrer Manfred, die eine professionelle Arbeit leisteten.
Dank an Marlene, die die Bordbar leitete und an Peter als Informatiker, der immer pünktlich die Bierbar um 11 Uhr eröffnete, obwohl es erst 9 Uhr war. Das waren Tage voller Glück!

Dieter Winzens

Kann Kälte töten?

Gefahren beim Sturz in kaltes Wasser

Beim Sturz in kaltes Wasser lassen sich 4 Stadien unterscheiden, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten nach dem Unfall zum Tode führen können. Entscheidend sind aber die ersten beiden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit unmittelbar Ertrinken nach sich ziehen können (wenn keine „wasserdichte“ Schutzbekleidung getragen wird).

In diesem Zusammenhang bedeutet „kalt“ eine Wassertemperatur von 15 °C und weniger! Aber die Reaktionen des Organismus auf Eintauchen in kaltes Wasser sind von Mensch zu Mensch verschieden. Wer nicht an Kälte gewöhnt ist, bei dem können diese fatalen Mechanismen sogar schon bei Temperaturen ab 25 °C auftreten.

1. Stadium: Sofortreaktion oder Kälteschock. Ursächlich ist der plötzliche Kältereiz auf die Haut. Dieses kann innerhalb von 3 - 5 Minuten nach dem Eintauchen zum Tod führen (nicht nur bei älteren Menschen, sondern auch bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen)!

Ursächlich sind die Reaktionen des Kreislaufs und der Atmung auf den Kältereiz. Die Reaktion setzt sofort ein, hat ihren Höhepunkt nach 30 Sekunden und kann 3 - 5 Minuten andauern (und es spielt keine Rolle über wie viel isolierendes Fett der Körper verfügt).

Schon bei Wassertemperaturen ab 25° C setzt eine verstärkte Atmung ein. Bei kälterem Wasser (unter 15 °C) kommt es sofort zu einem massiven Atemzug, der bis zu 2-3 l Volumen umfassen kann und in eine unkontrollierte Hyperventilation (beschleunigte Atmung) übergeht.
Es wird bis zu viermal so schnell geatmet wie im Ruhezustand, was zu Schwindel, Verwirrtheitszuständen und Panik mit dem Gefühl von Luftnot führen kann (1,4).

Die Fähigkeit eines normal bekleideten Menschen, an der Luft den Atem im Durchschnitt für über eine Minute anhalten zu können, reduziert sich beim Eintauchen in kaltes Wasser auf weniger als 10 Sekunden! Wenn man sich dann noch eine unruhige Wasseroberfläche mit etwas Seegang oder kurzen Wellen vorstellt, die immer wieder den Kopf und die Atemwege überspülen, dann besteht für die verunfallte Person ein hohes Risiko Wasser einzuatmen, bevor es gelingt die Atmung unter Kontrolle zu bringen. Das benötigte Volumen an Flüssigkeit, das zum Ertrinkungstod führen kann, ist wirklich gering. Es beträgt nämlich nur ¼ - ½ Liter.

Das so genannte Atemminutenvolumen (welches sich aus Atemfrequenz und eingeatmetem Luftvolumen pro Minute errechnet) beträgt für einen erwachsenen Mann in Ruhe etwa 6-8 Liter.

Wenn man in kaltes Wasser fällt, so kann das Atemvolumen auf bis zu 150 Liter in der ersten Minute ansteigen (1). Damit wird deutlich, dass es nur geringer Wassermengen durch Inhalation z.B. von Gischt bei jedem Atemzug bedarf, um die Lungenfunktion drastisch zu verschlechtern.

Tod durch Ertrinken infolge Beeinträchtigung der Atmung ist das Hauptproblem für sonst gesunde und auch junge Menschen!

Zeitgleich kommt es durch den Kältereiz zu einer Verengung der Blutgefäße in der Haut und durch den Wasserdruck auf die Beine zu einem Verschieben von mehr Blutvolumen in den Brustkorb und zum Herzen. Durch den erhöhten Widerstand in den Schlagadern und durch ein erhöhtes Angebot an Blut muss das Herz mehr pumpen, wodurch die Herzfrequenz und der Blutdruck krisenhaft ansteigen.
Dieses kann insbesondere bei schon vorliegendem hohen Blutdruck oder auch bei älteren Menschen zu Herzinfarkt, Hirnblutung oder Schlaganfall führen. Der zwangsläufige Anstieg von Stresshormonen kann Herzrhythmusstörungen hervorrufen, was ebenfalls unmittelbar zu Bewusstlosigkeit mit Tod durch Ertrinken führen kann.

2. Stadium: kurzfristige Reaktion oder Schwimmversagen. Ursächlich ist der Kälteeinfluss auf Muskulatur und Nerven. Dieses kann innerhalb von 5 - 30 Minuten nach Eintauchen zum Tode führen!

Nach der Haut kühlen als nächstes Nerven, Muskulatur und die Gelenke der Extremitäten herunter. Dieses geschieht vor allem deshalb, da Arme und Beine eine große Oberfläche besitzen und weil die verengten Blutgefäße der Haut kein Blut mehr zur Wärmeproduktion heranführen.

Für viele Aktivitäten, die für das Überleben wichtig sind, brauchen wir die Funktion unserer Hände. Die manuelle Geschicklichkeit, die Kraft und die Möglichkeit sich zügig zu bewegen, können sehr schnell nach Eintauchen in kaltes Wasser um 60 – 80 % zurückgehen. Insbesondere die Kraft in den Fingern kann nach 5 Minuten in 5 °C kaltem Wasser um 20 % verringert sein (1). Damit kann es schon schwierig werden, z.B. die Rettungsweste aufzublasen, ein Spraycap hervorzuziehen, eine Leine zu knoten oder sich irgendwo festzuhalten.

Wenn man das 1. Stadium (d.h. die ersten fünf Minuten!) überlebt hat, aber keine Rettungs- oder Schwimmweste trägt, die für Auftrieb sorgt, dann kann man sich nur schwimmend an der Oberfläche halten. Koordinierte Schwimmbewegungen in den ersten Minuten nach Sturz in kaltes Wasser auszuführen, ist aber wegen der Hyperventilation und Panik extrem schwierig, meistens sogar unmöglich.

Es wurde beobachtet, dass Personen, die man als „gute“ Schwimmer in warmem Wasser einschätzte, noch nicht mal in der Lage waren, eine Strecke von 2 - 3 Metern in kaltem Wasser zurückzulegen, um sich zu retten (1).

Wenn es einem trotzdem gelingt, am Anfang Schwimmzüge durchzuführen, dann sinkt der Körper sehr schnell infolge der nicht mehr funktionierenden kalten Muskulatur von der horizontalen in eine vertikale Lage ab. Dies führt zu immer schnelleren, ineffektiveren und unkoordinierten Arm- und Beinbewegungen, erhöhter Atemfrequenz und schließlich zum Unvermögen, den Kopf über Wasser halten zu können.

3. Stadium: Unterkühlung (Hypothermie): diese kann nach 30 Minuten in kaltem Wasser auftreten und infolge Bewusstlosigkeit zum Ertrinkungstod führen. (*)

4. Stadium: Kreislaufzusammenbruch nach der Rettung. Ursache hierfür ist der Abfall des Blutdrucks, nachdem der Verunfallte aus dem Wasser gerettet wurde. (*)
(* die letzten beiden Stadien werden in diesem Artikel nicht weiter abgehandelt)

Wichtig zu wissen ist, dass die beschriebenen ersten beiden Mechanismen vor dem Eintritt der Unterkühlung (Hypothermie) auftreten. Vor allem das Schwimmversagen ist die häufigste Ursache für den Ertrinkungstod! Die Statistiken in England berichten, dass sich bis zu 55 % der jährlichen Ertrinkungsunfälle im offenem Wasser innerhalb von 3 Metern (!) Entfernung zu einer „sicheren“ Plattform ereignen (1).

Was bedeutet das jetzt für den Wassersportler im Frühjahr auf der Elbe, der Alster, der Ostsee (oder wo sonst auch immer das Wasser auch im Sommer nicht wärmer als 15 °C ist)?

Man darf auf gar keinen Fall ins Wasser fallen! Es kann auch für junge gesunde Menschen ohne entsprechende Bekleidung und Rettungsweste den sicheren Tod bedeuten. Diese Gefahr wird einfach unterschätzt!

Die „Garderobe“ sollte aus gut isolierender (Wetterschutz-) Bekleidung bestehen und an Hand- und Fußgelenken so dicht wie möglich anliegen, damit der Wassereintritt reduziert werden kann (am besten ist ein atmungsaktiver Kälteschutzanzug). Die „Dicke“ der isolierenden Schicht sollte sich so weit wie möglich an der Wasser- und nicht an der Lufttemperatur orientieren. Die Frühlingssonne wärmt leider nur die Haut und schützt nicht!

Eine Rettungsweste oder eine sonstige Schwimmhilfe erhöht drastisch die Chance zu überleben! Und es sei nochmals betont: ein Schrittgurt ist ein unverzichtbarer Bestandteil einer Rettungsweste, damit diese nicht über den Kopf rutschen kann. Es gibt genügend Beispiele von tragischen Unglücken, die das belegen (die Meinung internationaler Experten ist diesbezüglich eindeutig – siehe Literatur bei 1,2,4,5).

Eine nur locker am Körper sitzende Rettungsweste ohne Schrittgurt vermittelt ein Gefühl trügerischer Sicherheit!

Dr. med. Jens Kohfahl
Cuxhaven 05.03.2010
(www.dr-kohfahl.de)

Literatur

Golden/Tipton: Essentials of Sea Survival
Bierens: Handbook on Drowning
IMO: A pocket guide to Cold Water Survival
NATO: Survival at Sea for Mariners, Aviators and Search and Rescue Personnel
Department of Transport, Canada: Survival in Cold Waters: Staying Alive

Der Setzer nahm sich die Freiheit, sein eigenes Boot als Lückenfüller zu benutzen. Hier auf der Rückreise von einer Kieler-Woche-Regatta 2004. Besonders nach Regatten, wenn die Segler müde und weniger aufmerksam sind, heißt es aufpassen.

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE KIEL

Segeln lernen auf dem Folkeboot. Der Schilkseer Yacht Club in Kiel bietet Ausbildungsmöglichkeiten auf dem vereinseigenen Folkeboot.
Kontakt: Rainer Rehbehn, Tel. 0431 371037

Zur Kieler Woche organisiert die Flotte Kiel wieder Stegbier und einen Flottenabend. Weiteres zur Kieler Woche unter www.flotte-kiel.de

FLOTTE LÜBECK

Die Flotte Lübeck hat eine Winterreise unternommen. Der Bericht passte nicht mehr ins Heft. Er ist aber unter www.folkeboot-luebeck.de/?p=1 nachzulesen. Viel Spaß damit.

FLOTTE ESSEN

Mitgliederversammlung am 6. März

Gastgeber in diesem Jahr war der Marine-Regatta-Verein und mit 48 Teilnehmern hatten wir wieder volles Haus. Mit einem Rückblick auf das Jubiläumsjahr (50 Jahre Flotte Essen) eröffnete die Obmann-Crew die Versammlung.
5 Ranglistenregatten, div. Trimmwettfahrten, Königsmord und 24-Stunden-Regatta waren die sportlichen Höhepunkte, Mitgliederversammlung, ein gelungenes Jubiläum-Sommerfest und Sailing-Out-Fete die sozialen Höhepunkte der Saison 09.
Neu 2010: Es gibt wieder eine Flottenmeisterschaft.
Wie stark unsere Aktivitäten auf dem Baldeneysee 2010 von der Wasserpest Elodea beeinträchtigt werden, wird eine Überraschung bleiben. Wir werden mit ihr leben müssen.
Ein Blick auf die Kassenlage zeigt, dass wir im Jubiläumsjahr höhere Aus- als Einnahmen hatten. Aber es hat sich gelohnt!
Die Obmanncrew wurde (trotzdem) für das Jahr 2009 entlastet und für ein weiteres Jahr im Amt bestätigt.
Wie in Essen üblich, war nach den Tagungspunkten = vor dem Klönschnack. Gestärkt mit Schaschlikspießen hielten wieder viele Mitglieder bis in die späten Abendstunden durch und waren sich einig: Jetzt genug Winter, jetzt muss Frühling werden!

Hans-Jürgen Bendig †

Liebe Folkebootfreunde,

ich möchte euch heute an einen Segelfreund erinnern, der am 19. Februar 2010 nach vorbildlich ertragener Krankheit im Alter von 75 Jahren verstorben ist.

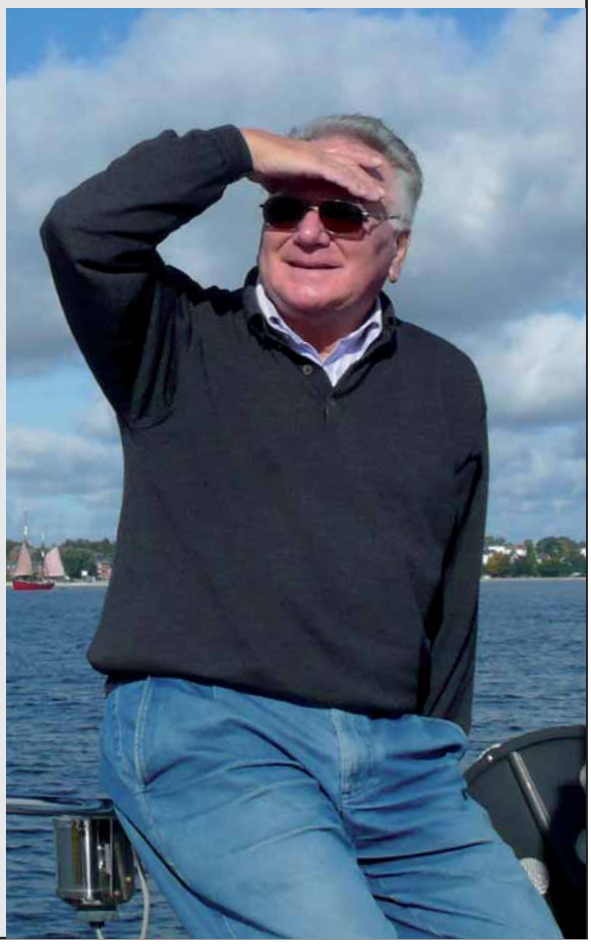
Hans-Jürgen trat am 28.12.1996 in die deutsche Folkebootvereinigung ein. Von 1997 bis 2001 war er Flottenkapitän in Eckernförde.

Er kam 1994 zu uns Folkebootseglern, als er mit seiner Frau und der Familie Blenckner eine Eignergemeinschaft mit dem Folkeboot F G 380 einging.

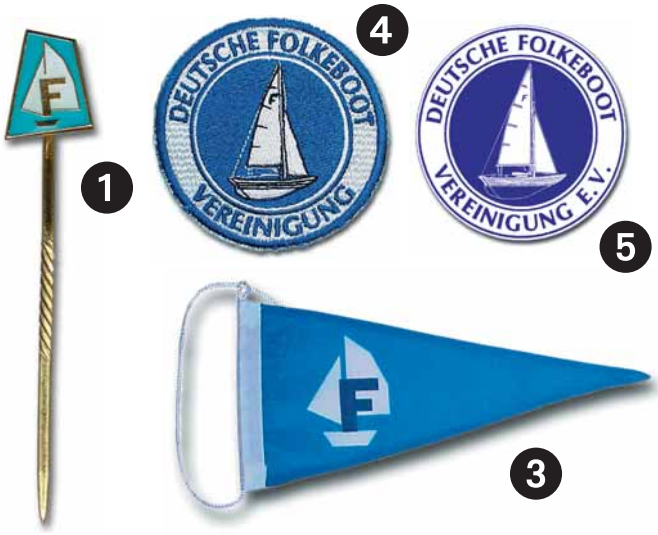
Dann folgte die gemeinsame Segelei mit F GER 512 und anschließend viel Engagement für die Folkebootgemeinschaft bei internen und großen Folkeboot-Events.

In seiner Zeit der Tätigkeit als Flottenkapitän fällt die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaft 1998 und des Goldpokals 2000.
Wir haben mit Hans-Jürgen einen sehr tatkräftigen Menschen verloren, dessen Engagement uns nicht nur in Eckernförde sehr fehlen wird. Seine Familie ist uns bei allen zukünftigen Veranstaltungen immer herzlich willkommen!

Dr. Norbert Lins
Obmann der Folkebootflotte Eckernförde



Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

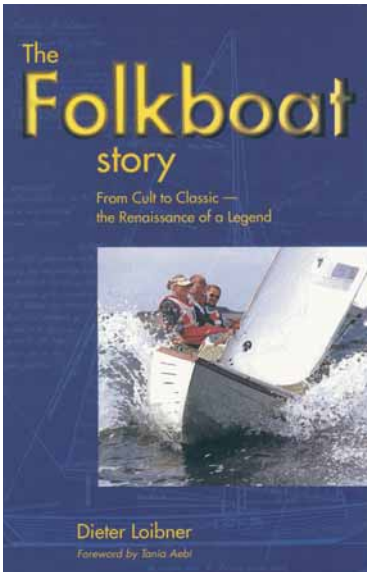


1	Anstecknadel	Euro	12,00
3	Folkebootstander	Euro	9,50
4	Folkebootaufnäher	Euro	7,50
5	Autoaufkleber	Euro	1,50
7	Weste (nur XL und XXL)	Euro	25,00

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

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

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



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

F-GER 1033 „Ultima Ratio", Komposit-Bau Bj. 2006, Top-Zustand zu verkaufen

Sehr gepflegtes, für Regatta und Törn ausgerüstetes Boot, GFK-Rumpf mit Mahagoni-aufbau und Teakdeck, Ausbau in gediegener Qualität vom Tischlermeister. Mast von Uli Schütte, Beschläge ausschließlich Harken, viel Zubehör, Trailer auf Wunsch. Neupreis ca. 75.000,- €, umständehalber VB 52.000,- €. Bitte Exposé und Ausrüstungsliste anfordern.
Christian (Kiki) Goecke, Tel. +49-(0)2336-15088, email: christian.goecke@goecke.de

Neuaufnahmen

in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Jürgen Bultemeyer
Schmaler Kamp 16
48351 Everswinkel
Tel. 02582-427

Geert Paulsen
Hauptstr. 18
24994 Osterby
Tel. 04605-189338
emmerleffoby@t-online.de
Flotte Essen

Dr. Vera Calenbuhr
179, Ave. A. Huysman
B-1050 Brüssel
Tel. 0032-497-400328
vcalenbuhr@skynet.be
Bootseignerin FG 267

Anke Hausmann
Dohne 101
45468 Mühheim/Ruhr
Tel. 0208-9413629
Bootseignerin FS 483
Flotte Essen

Dieter Kruse
Stemmering 58
45259 Essen
Tel. 0201-260247
Bootseigner FG 600
Flotte Essen

Svenja und Rasmus Rohn
Rud.-Alex.-Schröder-Str. 160
28215 Bremen
Flotte Kiel

Andreas Fels
Seestr. 83
CH-9326 Horn/Schweiz
Tel. 0041-718400572
Flotte Bodensee

Dres. Susanne und Rainer Kanitz
An der Oberau 2
25335 Elmshorn
Tel. 04121-87614
Kilesura@t-online.de
Flotte Hamburg

Morten Mensing
Ludwigstal 7 A
24943 Flensburg
Tel. 0461-9789336
mortinho@versanet.de
Bootseigner FG 830
Flotte Schlei

Akademischer Seglerverein
der RWTH in Aachen e.V.
z. Hd. Heinz Ott
Münsterplatz 12
52062 Aachen
Tel. 0241-33112 oder
01577-8284146
Bootseigner FG 43

Karsten Meyrose
Weseler Dorfstr. 43 A
21274 Undeloh/Wesel
Tel. 0170-8548785
Karsten@Meyrose-hh.de
Bootseigner FG 476
Flotte Hamburg

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

In San Francisco 2007

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

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

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

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

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

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

Berlin
Stefan Klabunde
Krumme Straße 61 · 10627 Berlin
Telefon 030/3 12 38 20
klabunde-s@snafu.de
Bodensee
Rainer Willibald, Tel. 07735-1240
Mühlenstr. 11 a, 78343 Gaienhofen,
rainer.willibald@t-online.de
Eckernförde
Dr. Norbert Lins, Dorfstraße 10,
24360 Barkelsby, Tel. 04351-81529,
dr.lins@t-online.de
Essen
Horst Klein, Tel. 02 08/2 66 37
Mülheimer Str. 275, 46045 Oberhausen
obmann@folkeboote-essen.de
Flensburg
Dr. Robert Winkler, Friedrichstr. 41,
24937 Flensburg, Tel. 04 61/182190
info-an@dr-robert-winkler.de
Hamburg
Ute Kowitz, Tel. 0 40/8 80 27 41
Herzblumenweg 10, 22523 Hamburg,
ute@ponyhuetchen.de
Kiel
Walther Furthmann, Friedrichsruher Weg 160,
24159 Kiel, Tel. 0431/396234 p und
0431/6486152 d, wf466@gmx.de
Lübeck
Britta Rosehr
Zwinglistraße 2, · 23568 Lübeck
Telefon 01 70/9 03 72 13
b.rosehr@freenet.de
Möhnesee
Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12 · 53127 Bonn
Telefon 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden? _____

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

Schlei
Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 0 46 24/80 08 75, folke-klaus@t-online.de
V-Mann Folke Junior:
Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 40/ 28056205
Alstertwiete 13, 20099 Hamburgl, hartwig@sulkiewicz.de

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.
Redaktion und Anzeigen:
Dr. Stefan Goes
Lindenstraße 23a, 23558 Lübeck
mobil 0177/7701160, Fax 0451/8818509
presse@folkeboot.de
Satz und Druck:
Mussack Unternehmung GmbH
Druck. Gestaltung. Marketing.
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 61/9 00 17-0, Fax 9 00 17-20
www.mussack.net · info@mussack.net
Bezugskosten:
im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus Versand
Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. 06. 2010

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

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten
Hamburg
Rolf Pollähn, Hamburg
Telefon: 0 40/82 72 10
Kiel
Fritz Lübbe, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 0 43 49/90 97 98
Berlin, Bremen, Bodensee, Essen, Flensburg, Lübeck, Möhnesee, Schlei, Flotte Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde
siehe Flotten-Obleute

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

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

Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Praxistipps

€ 29,90 [D] • **ISBN 978-3-7688-2672-3**

Das neue Seglerhandbuch für Einsteiger und Fortgeschrittene auf Jollen und Yachten mit zahlreichen Zeichnungen, Bildern und Fotosequenzen. Das Farbleitsystem macht das Buch zu einem übersichtlichen Nachschlagewerk und einer unerschöpflichen Informationsquelle.

€ 19,90 [D] • **ISBN 978-3-7688-3137-6**

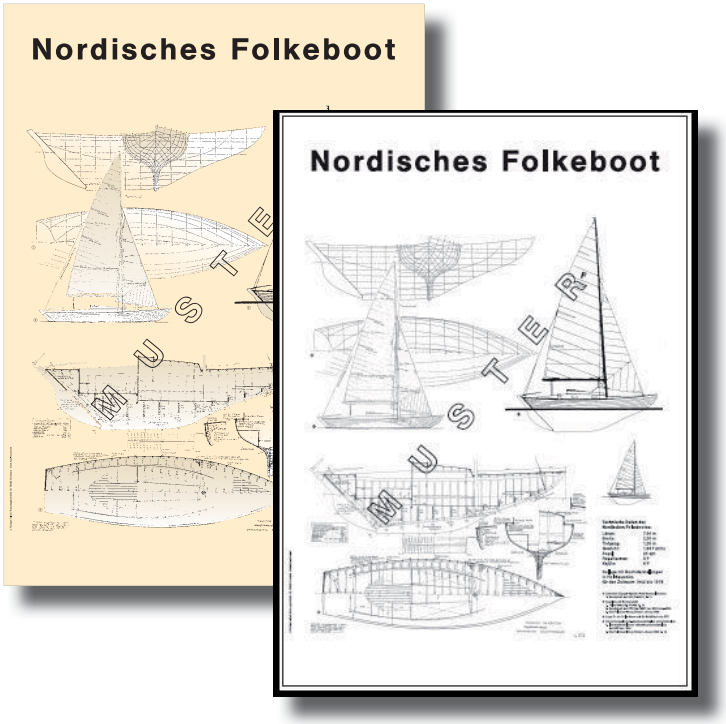
Ein Lehrbuch, wie es sein soll: Spannend und informativ. Hintergründe, Geschichten, Anekdoten und Eselsbrücken, mit denen sich Lehrinhalte wirklich einprägen.

DELIUS KLASING

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

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

Deutsche Post
PRESSEPOST



Collage-Poster

Eine Kollage von Bootsrissen für das Nordische Folkeboot in Holzbauweise im Zeitraum 1942-1976

Die Bootsrisse umfassen das Sujet des Folkeboots, Segelriss, Bootslinienriss, Bauübersichtsplan, unmaßstäblich gemäß Quellenverzeichnis.

Posterformat: DIN A2 (420 x 594 mm), Papier 200 g Offset-Papier matt

Poster 1: Fond mit hellgelbem Verlauf hinterlegt, Risse freigestellt
Poster 2: schwarz/weiß

Preis: Poster 25,- Euro, Verpackung: 2,50 Euro, Versandkosten: 6,90 Euro, Gesamtpreis 34,40 Euro inkl. MwSt.

Bestellungen: Kassenwart Hans Jürgen Heise,
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen,
Telefon 04101-46133, Mo-Fr 18-19 Uhr

Lieferung: Rüdiger Ullrich,
Brauneggerstraße 16, 78462 Konstanz

Bezahlung: Zahlungsbedingungen wie bei DFV-Artikeln, jedoch Überweisung an Rüdiger Ulrich, Kennwort Kollage-NF, Deutsche Bank Konstanz, Konto Nr. 0561837, BLZ 69070024

Die Überweisung gilt als Bestellung. Bei Fragen bitte einfach Rüdiger anrufen (Tel. 07531-16476)