

FOLKE NEWS

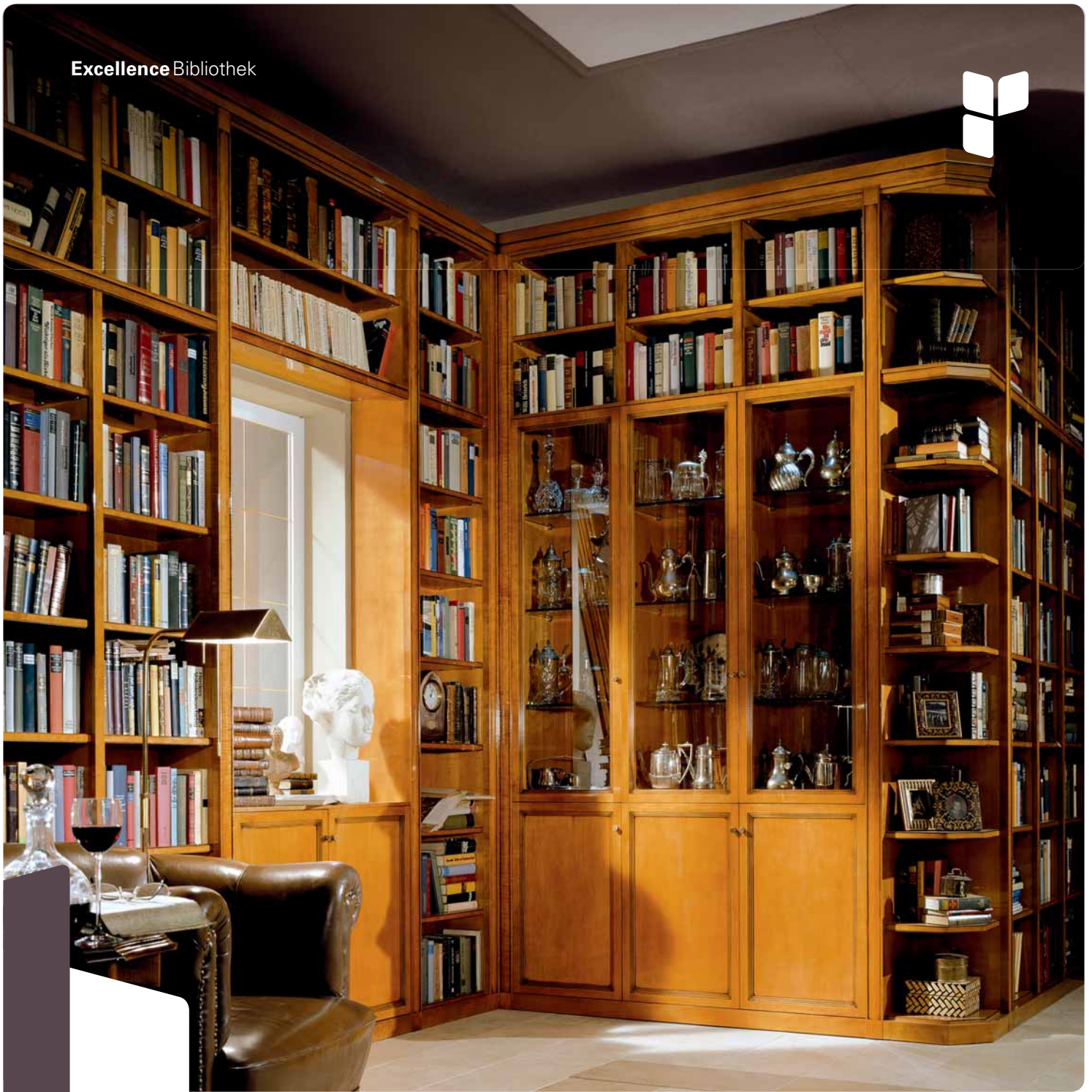
Nummer 1/2011
1. Quartal

7,50 €

69 Jahre
Folkeboot



Walther Muhs
Einhand-Umbau
(Folke-)boot Düsseldorf



Um diesem Design gerecht zu werden,
müsste hier der schönste Satz der Welt stehen.

Dinge, die einen Platz in Ihrem Herzen haben, sollten Sie auch ansonsten mit Liebe unterbringen. In den wunderschönen Bibliotheken von Paschen findet große Literatur das perfekte Zuhause. Maßgeschneidert, individuell kombinierbar und ausgesprochen edel. Lernen Sie die Bücherwelt von Paschen kennen – unter paschen.de



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Die Vorstellung des Nordischen Folkebootes und der DFV auf der boot 2011 in Düsseldorf war ein großer Erfolg (s. Bericht). Die Folkboat Central präsentierte ein sehr schönes Schiff, der Nachbar der H-Boote half mit einer Treppe aus, die Segler-Zeitung sponsorte ein aussagekräftiges Plakat und auf der Bühne des Gemeinschaftsstandes der Klassenvereinigungen bekam ich die Möglichkeit, das Folkeboot und die DFV vorzustellen. Die Resonanz war also sehr positiv und sogar einige Eintritte in die DFV konnten verzeichnet werden. Mein großer Dank geht daher an Horst und Brigitte Klein als Organisatoren des Gemeinschaftswerkes. Weiterhin danke ich allen „Standdienstlern“ der Flotten Essen und Möhnesee sowie ausdrücklich Svend Krumnacker, der den Stand mit einer Bildershow auf einem Monitor bereicherte. Auch bei Erik Schneider von der Folk-

boat Central sowie bei seinen Mitarbeitern bedanke ich mich herzlich für den guten Einsatz. Wie soll es nun weiter gehen mit derartigen Messeaktivitäten? Der Vorstand hat beschlossen, bis zur nächsten JHV ein Konzept vorzulegen, das flexibel bezüglich der Messestandorte und der Standbeschickung ausgestaltet sein sollte.

Das Regattatraining für Anfänger- und fortgeschrittenen Folkeboot-Segler findet dank der Zusage des SCE vom 1. bis zum 3. Juli 2011 in Eckernförde statt. (s. Ausschreibung). Damit kommt die DFV einem Wunsch vieler Mitglieder nach, nicht nur die „Besten“ weiter zu fördern, sondern auch was für diejenigen zu tun, die noch nicht so gut sind. Als Trainer wirken Heino Haase und Thomas Kruse. Da die Bootzahl auf 12 begrenzt ist, wäre eine Beschickung des Trainings von 2 Schiffen/Flotte ideal.

Der SCE lädt außerdem alle



Folkebootsegler zur Aalregatta 2011, die zu Pfingsten stattfindet, ein. Auch eine Geschwaderfahrt als Fahrtensegler ist als Teilnahme an der Aalregatta möglich. Auf dem Clubgelände des SCE findet anschließend Grillen statt. Näheres unter der Website www.aalregatta.de.

Die Saison 2011 steht vor der Tür bzw. hat angefangen. Dieses Jahr sieht es so aus, dass wir ohne eine winterbedingte Verzögerung auch noch Zeit

finden, vor den Regatten zu segeln. Mehrere Großereignisse wie die Trudelmaus in Laboe, die DM an der Möhne und der Goldpokal in Travemünde werfen ihre Schatten voraus. Die hohe Zahl ausländischer Teilnehmer verspricht eine gute Akzeptanz der Veranstaltungen. Geht bitte vorbildlich auf unsere ausländischen Freunde zu und nehmt sie in Eure Reihen auf.

Die DFV wird auch den Kontakt zu unseren Nachbarn im Laufe des Jahres suchen. Dänemark und Holland sind fest eingeplant.

Live slow, sail fast. In diesem Sinne wünsche ich Euch eine gesunde, erfolgreiche Segelsaison 2011.

Johannes Thaysen

Regattatraining der DFV

Mit freundlicher Unterstützung des SCE findet vom 1. bis zum 3. Juli 2011 das erste Regattatraining der DFV für die Zielgruppe der Anfänger- und fortgeschrittenen Folkeboot-Segler statt. Insgesamt können bis zu 12 Boote teilnehmen. Wenn die Anmeldezahl höher ausfallen sollte, entscheidet entweder die Reihenfolge des Meldeeingangs oder die Zahl von maximal 2 Schiffen pro Flotte.

Die Teilnehmer sollten eine gewisse Bootsbeherrschung aufweisen und das Regatta-Buch von Malte Philipp gelesen haben.

Das vorrangige Ziel ist es, sowohl Anfänger als auch fortgeschrittene Regattasegler in allen kritischen Situationen wie Start, Tonne, Gate, Ziel sicherer zu machen.

Weiteres Ziel sollte der optimale Trimm sein und eventuelle Taktik-Überlegungen vor und während der Regatta. Und dann die immer spannende Frage: „Wie setze ich die Taktik um, bzw. hinterher die Manöverkritik?“

Heino Haase und Thomas Kruse sind als erfolgreiche Regattasegler bestens als Trainer geeignet.

Den genauen Trainingsplan entnehmt bitte der Ausschreibung hinten im Heft. Bitte meldet Euch nun an und macht dieses Training zu einem Erfolg.

Johannes Thaysen
1. Vorsitzender



Fahrtensegeln mit dem Folkeboot

von Heiner Schmidt

Der Autor ist langjähriger (Folkeboot)segler und Eigner von TERZ F GER 938 (Baujahr 2002 Folkebadcentralen). Er ist Mitglied des MSC und gehört der Flotte Hamburg an. In einer dreiteiligen Serie

stellen die FolkeNews seine Überlegungen zum Boot im allgemeinen und seine Lösungen für Einhandsegler im besonderen vor. Wir freuen uns über Leserbriefe und (weiter führende) Kommentare!

1. Mein Weg zum Folkeboot

Zunächst die Schilderung meines Weges zum Folkeboot. Nachkriegsbedingt waren das Boxen, Leichtathletik, Radwandern und schließlich Tennis die für mich als „geborenen Hamburger“ erreichbaren Sportarten, die meinen Körper bis zur jeweils sinnvollen Altersgrenze beweglich gehalten hatten. Zum Wassersport gab es keine Beziehung. In einem Urlaub erwarb ich dann 1968 aus einer Laune heraus am Bodensee den ersten Segelschein. Die Prüfung im FD fand bei reichlichen 5-6 Windstärken statt. Zum ersten Mal fand ich im Segeln eine sportliche Herausforderung. Als Einzelkämpfer zum Einhandsegeln neigend, aber nicht zum Regattasegeln, gilt mein Kampf den Elementen, Konkurrenzkämpfe dem Berufsalltag. So wurde aus mir ein Fahrtensegler.

Mir fehlte aber die Erfahrung derer, die im Segelboot aufgewachsen sind. Eine Congerjolle wurde an die Elbe gelegt, im guten Glauben, dass eine Neukonstruktion optimale Segeleigenschaften bieten müsste. Aber das Ergebnis war enttäuschend. Vier Jahre später der Einstieg in den kleinen Kimmkieler „Leisure 17“, eine englische Konstruktion von 5,18 m Länge und 2,13 m Breite, um die See kennenzulernen. Kostengünstig, mit einem VW-Golf trailerbar, anscheinend seetüchtig, aufrecht trockenfallend, mit 570 kg Zuladung bei ca. 600 kg Eigengewicht ein Raumwunder, atlantikerfahren, auch im Seegang am Wind mit 5,4 kn Durchschnittsgeschwindigkeit die Rumpfgeschwindigkeit von 5 kn überschreitend. Das Unterwasserschiff dieses Taschenkreuzers ist, dem damals (1975) schon erkennbaren Modetrend folgend, ziemlich flach gehalten, also „schnell“. Die Kimmkiele sind verhältnismäßig kurz ausgelegt, dadurch ist es sehr Wendig aber kursstabil bei wenig Abtrieb. Der Rumpf ist sehr breit. Diese Proportionen erinnern an Slocums legendäre „Spray“ (erste Weltumseglung). Halbiert man deren Maße, erhält man so etwas wie eine „Leisure 17“. Die Höhe am Wind ist mit 45 Grad allerdings eher bescheiden.

Wahrscheinlich altersbedingt gingen mir im Laufe der Zeit zwei Eigenschaften zunehmend auf die Nerven: Erstens die Wendigkeit, die ständig sehr konzentriertes Steuern erfordert. Autopiloten sind zu langsam. Und zweitens das Segelverhalten bei schwachem Wind oder Flaute auf See, zum Beispiel jenseits des Kieler Leuchtturms. Der auf See stets vorhandene leichte Schwell (Dünung) versetzt das Boot in eine unangenehme, harte Bewegung, verursacht vom flachen, breiten Unterwasserschiff. Selbst dicke Cockpitpolster helfen nur wenig. Dabei passiert es, dass die Segel flappen und die Fahrt aus dem Schiff geht. Hinzu kommt noch, dass man im starken Seegang wie in einer Waschmaschine gebeutelt wird. Solches Seegangsverhalten ist auf Dauer unerfreulich. Es hat nur einen Vorteil: Man hat „keine Zeit“, seekrank zu werden.

Beim Studium der Fahrtensegler-Literatur bin ich auf das beeindruckende Buch von Marchaj „Seetüchtigkeit, der vergessene Faktor“ (1986) gestoßen, erschienen anlässlich der Fastnet-Katastrophe 1979. Der Autor stellt die Seetüchtigkeit moderner Yachtkonstruktionen und vor allem die Kompetenz der heute tätigen Yachtkonstrukteure in Frage, wobei außer der Unfallgefahr auch die Belastung der Mannschaft einbezogen wird. Dieser Modetrend beschert uns bekanntlich Yachten mit flachen, breiten Rümpfen, schmalen und tiefen Kielen mit Ballastbomben, die sich bei Grundberührung auch noch verhaken können, also mit all jenen Nachteilen, derentwegen ich mich von meinem Kleinkreuzer trennen wollte. Ziel dieser Entwicklung sind offensichtlich größere Höhe am Wind, höhere Geschwindigkeit und größeres Raumangebot, damit man nach vier Segelstunden im Hafen ein „Wochenendhaus“ für den „Familienbetrieb“ „genießen kann“, oder aber für den Regattabetrieb gezüchtete Produkte. Fahrtensegler haben andere Ziele:

Sie wollen mit dem Boot unsere zivilisierte, nach angelsächsischem Vorbild verlärmte und verheckte Welt hinter sich lassen, „to get away from it all“, wie man in England auch sagt, eine Welt erleben, die den ungehinderten Blick auf den Horizont bietet und nicht nur deshalb das Empfinden von Freiheit und Unabhängigkeit hervorruft.

Zur Unabhängigkeit gehört ein seetüchtiges, optimal an die Fähigkeiten des Seglers angepasstes Gefährt, wobei der Begriff „Seetüchtigkeit“, wie Marchaj sagt, ein etwas konfuse ist. Angesichts dieser Gegebenheiten beschloss ich, auf eine klassische Rumpfform zurückzugreifen, von der man annehmen kann, dass diese im wesentlichen das Ergebnis „einer natürlichen Auslese durch Darwin“ durch „Versuch und Irrtum“ ist, also keine Reißbrett-Konstruktion. Ein Neubau sollte es sein, mit Rücksicht auf die Handhabbarkeit nicht länger als etwa 8 m. Damit landet man heute mehr oder weniger zwangsläufig beim Folkeboot.

Die Kajüte bietet ausreichend Sitzhöhe, auch bei 1,80 m Körperlänge, und lässt sich mit wenig Aufwand einhandauglich einrichten. Das tiefe Cockpit ermöglicht eine ergonomisch günstige Körperhaltung beim Krafteinsatz. Alle Fallen lassen sich ins Cockpit legen. Eine Dirk und eine Rutscherschiene am Mast erleichtern



F102, Bj. 63 sucht neuen Lover!

VB € 2.900,- excl. Trailer, incl. 6 PS Yamaha

A&A Klassische Yachten GbR
Emil-Specht-Allee 12 D-21521 Aumühle
www.Aunda-Klassische-Yachten.de



den Betrieb. Der Reitbalken lässt sich tiefer setzen. Auch dem sportlichen Bewegungsdrang wird entsprochen. An einem Segeltag macht man wohl mehr als 50 Kniebeugen und, beim Robben ins Vorschiff, leichtathletische Übungen. Man sieht es den Folke-Seglern auch an.

Im Rahmen eines R-Schein-Kurses traf ich 1970 auf Folkeboote, die mir als hartmaulige, luvgerige, schwere Kisten in Erinnerung blieben. Trotzdem machte ich in Kerteminde mit Erik Andreasen auf seinem Boot einen Probeschlag. Danach war der Eindruck ein wesentlich besserer, denn dieses segelte ausgewogen. Vor allem aber entfielen die Seegangs-Probleme. So kam ich 2002 zu meiner „TERZ“, F GER 938, aus Kerteminde.

Seitdem ging es darum, das Boot einhandauglich für das Fahrtsegeln einzurichten und an meine Fähigkeiten anzupassen. Die Flotte Hamburg mit ihren Liegeplätzen in Wedel hat mich mit offenen Armen in Empfang genommen. Einige besonders aktive, häufig auch allein segelnde Mitglieder haben mir über die Jahre mit guten Ratschlägen und langen Diskussionen beim „Ausforschen“ von Konstruktionsdetails geholfen. Dafür an dieser Stelle meinen Dank.

2. Exkurs: Die Entwicklung des Wetters im Klimawandel

Wetterexperten haben berichtet, dass im Ostseeraum einerseits Starkwindperioden, andererseits Flauteperioden im Vergleich zu früheren Jahrzehnten häufiger geworden sind. Die Erinnerung an das Wetter in den 60er und 70er Jahren scheint das zu bestätigen. Dies wird auch verständlich, wenn man sich überlegt, wie die vom CO₂ zurückgehaltene Wärmeenergie umgesetzt werden kann:



Häufiges Ziel unserer Fahrten: hyggeliges Dänemark

Weil der größere Anteil der Erdoberfläche von Ozean bedeckt ist, kann vermehrte Verdunstung zu zusätzlicher Wolkenbildung führen. Durch Abschirmung würde dies einem Aufheizen der Erde entgegenwirken, ähnlich einem automatischen Regelungsvorgang. Damit wäre der relativ bescheidene Anstieg der mittleren Jahrestemperatur von größenordnungsmäßig einem Grad Celsius (seit 1900!) verständlich.

Durch Wolkenbildung kommt Bewegung in die Atmosphäre: Wärme wird in Bewegungsenergie umgewandelt. Extreme Wetterlagen häufen sich. Es wird ruppiger, nicht nur auf Ostsee und Elbe (Elbvertiefung). Diese Veränderungen sollten uns veranlassen, die zum Fahrtsegeln sinnvollerweise einzusetzenden Segelflächen zu überdenken. Dazu später mehr.

3. Rigg, Deckslayout und Segel für das Fahrtsegeln

Folkebootsegler sagen „das Folke wird nicht gerefft“: Es gibt am Serienboot aus Kerteminde keine Reffeinrichtung, keine Dirk, und das Vorliek wird in einer Keep gefahren. Rennsegel müssen gerollt werden. Für Einhandsegler ist das eine Herausforderung, die nicht jeder schätzt.

Im Sturm segelt es am Wind „auf den Latten“, womit wohl gemeint ist, dass der flexible Mast den vorderen Teil des Großsegels so einstellt, dass es weniger wirksam wird. Vor dem Wind muss der Baumniederholer rechtzeitig aufgefiert werden, wenn der Baum heil bleiben soll. Bevor das Boot durch Unterschneiden zum U-Boot wird, sollte das Großsegel geborgen sein, um das Brechen von Bolzen, Wanten, Mast usw. zu vermeiden. Die Ergebnisse mehr oder weniger gelungener Versuche, die im Sturm auftretenden Kräfte zu berechnen, lassen diese Maßnahmen ratsam erscheinen. Nicht nur auf Regatten brechen Masten. Einem Einzelkämpfer darf dies nicht passieren.

Deshalb habe ich zur Erleichterung der Bedienung und Verbesserung der Sicherheit im Laufe der Jahre viele größere und kleinere Veränderungen oder Ergänzungen vorgenommen, die sich mittlerweile als sinnvoll und tauglich erwiesen haben. Nur für die Montage einer Ronstan-Mastschiene und einer elektrischen Lenzpumpe incl. Batterie wurde professionelle Hilfe in Anspruch genommen. Im folgenden geht es um diese Aspekte:

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| 1. Sorgleine | 12. Pinnen-Arretierung |
| 2. Dirk | 13. Cockpit-Persenning |
| 3. Rutscherschiene | 14. Schubpropeller |
| 4. Fallentaue ins Cockpit verlegen | 15. Geräuschdämmung |
| 5. Fallenstopper und Klampe | 16. Gang-Schalthebel |
| 6. Fockschotklemmen achten | 17. Distanzbrett |
| 7. Segel setzen und bergen | 18. Motor bergen |
| 8. Reffen | 19. Türverriegelung |
| 9. Sturmsegel, Gennaker | 20. elektr. Lenzpumpe |
| 10. Baumstütze | 21. Autopilot |
| 11. Pinnenausleger | 22. Echolot |
| | 23. Reitbalken |

1. Eine Sorgleine zum Einhängen des Lifebelts ist, vom Reitbalken ausgehend, nach vorn um den Mast herum und wieder zum Reitbalken zurückgeführt und dort angeknötet. Die Leine behindert nicht. Angeleint erreicht man das Vorstag.



2. Je eine Rolle am Masttopp und Mastkorb führen eine ins Cockpit gelenkte Dirk, die per Karabinerhaken an die Baumnock angesteckt oder am Achterstag geparkt werden kann, damit der Baum daran gehindert wird, beim Segelbergen ins Cockpit zu knallen.

3. Die Mastkeep wurde abgehobelt und durch eine aufgeleimte Leiste ersetzt. Darauf wurde eine Ronstan-Rutscherschiene geschraubt, wobei darauf zu achten ist, dass der die Arbeit ausführende Profi auch in jedes Loch eine Schraube setzt. Die Schiene erhöht die Bruchfestigkeit. Der Mast verliert etwas Biegsamkeit, allerdings nur in Fahrtrichtung. Zehn kugelgelagerte Rutscher halten das mit Schlaufen versehene Vorliek am Mast. Beim Setzen und Bergen muss das Boot nicht mehr genau im Wind liegen. Ins Wasser kann das Segel nicht mehr fallen. Die Rutscher erleichtern das Auftuchen. Wenn das Groß außerhalb des Hafens geborgen wird, steht man auf den Backistendeckeln. Mit diagonal montierten Gummistrops sind diese gegen Verrutschen gesichert. Bei 1,80 m Körperlänge kann dann der erste Zeising in Mastnähe platziert werden, der Rest ergibt sich von selbst.

4. Damit die Fallen vom Cockpit aus gelöst werden können, sind auch die Fallentau ins Cockpit verlegt. Die Fock fällt naturgemäß nur teilweise herunter. Die Drahtfallen sind über Triangel-(Dreiecks-)Schäkel mit den Falltauen verbunden. Die Dreiecksform ist wichtig für die Funktion. Diese Schäkel werden beim Setzen in den Großfall-Spannhebel bzw. in die Fock-Streckertalje eingehakt. Zum Lösen zieht man im Cockpit stehend am Falltau, wodurch der Schäkel mit ziemlicher Zuverlässigkeit aushakt. Sind die Zugkräfte sehr groß, kann man auch über die Fockwisch gehen, oder man legt das Boot in den Wind. Vor dem Lösen des Fockfalls entspannt man zuerst die auch ins Cockpit geführte Streckertalje und zieht danach am Fallentau. Zum Einhaken der Triangel muss man natürlich an den Mast gehen. Zur Not kann man zunächst auf das Einhaken verzichten, um es bei günstigerer Gelegenheit nachzuholen.

5. Fallenstopper und Belegklampe sind für das Großfall vorgesehen und in Linie auf dem Kajütdach montiert. Zur Verteilung der Kräfte ist dem Stopper ein großer Teakholzklotz unterlegt. Die stärkere Kante des Kajütdachs erlaubt die direkte Montage der Klampe. Der Fallenstopper vom Typ Lewmar D1 ist für 500 kp zugelassen. Die Belegklampe dient der Sicherheit und vereinfacht die Handhabung. Die Teile sind derart platziert, dass die Fockwisch zum Durchsetzen des Großfalls benutzbar ist, was wichtig ist, wenn gerefft oder ein Sturmsegel gefahren wird.

6. Achtern ist auf jeder Seite für den Rudergänger eine Fockschotklemme, außen am Süll auf Teakpodesten, montiert. Die serienmäßigen Klemmen stören und können beim Einhandsegeln abgeschraubt werden.

7. Zum Setzen und Bergen der Segel ist das meiste schon gesagt. Beide Segel können draußen vom Cockpit aus gesetzt werden, wenn im Hafen die angeschlagene Fock mit Hilfe der Fockschot an Deck auf Slip belegt wird. Dafür eignet sich ein „Straßenräuber-Stek“. Man löst diesen Knoten durch Ziehen an der Fockschot. Zum Einhaken der Dreiecksschäkel geht man, gesichert per Lifebelt und Sorgleine, an den Mast, während das Boot entweder beidgedreht liegt oder vom Autopiloten gesteuert, mit langsamer Fahrt gegen den Wind tuckert.

8. Das Fahrtensegel aus Polypreg hat eine Reffreihe und darf aufgetucht werden. Der Baum wurde mit einem konventionellen Smeerreep ausgestattet. Die Cunningham-Einrichtung dient jetzt dazu, den Hals zu fixieren, indem die Leine in die Reffkausch



Gemütliches Fahrtensegeln im Päckchen in Glückstadt an der Niederelbe

umgesteckt wird. Die Horizontalkraft übernimmt eine kurze Leine, mit welcher die Reffkausch an den Mast gebunden wird. Der Spannhebel wird nicht benutzt. Das Fall wird wie beschrieben mit der Fockwisch durchgesetzt. Sollten sich an den Rutscherschlaufen Querfältchen bilden, können diese mit der Cunningham-Einrichtung geglättet werden, der Bauch wandert dabei nach vorne, das Segel steht einwandfrei.

9. Von Rollsegeln sei hier keine Rede, denn wenn es hart auf hart kommt, bescheren diese öfters Probleme. Außerdem leiden Stand und Trimmbarkeit. Mit gerefftem Groß fährt das Boot deutlich ausgewogener, es segelt sich entspannter. Das Reffen mit dem Smeerreep ist aber sehr umständlich, es hat den Charakter einer Notlösung.

In Schweden nimmt man ein älteres Großsegel und lässt achtern soviel Tuch abschneiden, dass von den Segellatten nur noch winzige Stückchen übrig bleiben, dabei als Nachteil in Kauf nehmend, dass der obere, sehr schmale Teil des Segels eher bremsend als antreibend wirkt. Von einem Kürzen des Vorlieks ist abzuraten, weil der Segelkopf, wie auch beim Reffen, die Keep beschädigen kann. Mit der Rutscherschiene entfällt diese Einschränkung, zudem ermöglicht diese einen im Vergleich zum Reffvorgang schnellen und einfachen Austausch des Großsegels gegen ein kleineres.

Die zehn Schlaufen werden von einfachen Steckbolzen gehalten, die sich leicht in die Rutscher einführen lassen. Statt die Bolzen



mit Splinten zu sichern, ist es einfacher, kurze Stücke plastikbezogenen Bindedrahts aus dem Gartenbereich zu nehmen und die Enden zu verdrillen. Diese Drähtchen werden nur wenig belastet und überdauern mindestens eine Saison.

Das Resultat der Diskussionen mit Claus Nehrig, CN-Segel, in Dänischenhagen (nahe Schilksee), ist ein Sturmsegel von 12,8 qm mit verkürztem Vorliek und fliegendem Unterliek. Der Kopf sitzt mittig am oberen Teil des Mastes. Eine Reffreihe erlaubt die Verkleinerung auf 8,8 qm entsprechend einer $\frac{3}{4}$ -Regel, derzufolge die Lieken eines Sturmsegels Dreiviertel der Ursprungslängen betragen sollten, in der Absicht, die Segelfläche zu halbieren. Das Achterliek ist ein wenig hohl geschnitten und trägt drei kurze Latten. Mit dem fliegenden Unterliek kann ein größerer Bauch eingestellt werden, außerdem erleichtert es den Segelwechsel. Im oberen Bereich ist es sehr flach gehalten. Das Tuch (Polypreg) ist mit 310 Gramm/qm etwas schwerer.

Die Sturmfock mit 5 qm Segelfläche ist aus eng gewebten Polyester Dacron, 340 Gramm/qm, geschneidert und wird über einen Halsstopp von 40 cm Länge so hoch angeschlagen, dass der Rudergänger bequem darunter hindurch gucken kann. Große Messingstagreiter aus Schweden sorgen für einen einwandfreien Lauf.

Der Gennaker wird nur bis etwa Bft 2 eingesetzt, vorzugsweise in Seerevier, die stetigen Wind bei wenig Schwell bieten, etwa in den frühen Morgenstunden. Das Großsegel bleibt dann auf dem Baum aufgetucht.

10. Die als Paddel gestaltete Baumstütze wird per „Schlüsselloch“ am Reitbalken gehalten. Setzen und Bergen der Stütze ist etwas „hakelig“. Ein Teakholzklotz mit Ausnahme ist deshalb stattdessen am Reitbalken montiert, um die Stütze aufzunehmen. Ein vorgesetzter Riegel fixiert die Stütze.

11. Ein Pinnenausleger aus Teak ist nicht auf, sondern unter der Pinne montiert, damit man auch auf den Backkisten sitzend (im Spray beispielsweise) steuern kann, ohne den Ausleger abzurechnen.

12. Nach „Hiscock“ wird die Pinne mit Hilfe zweier, in der Länge verstellbarer Abspann-Leinen arretiert, wie man sie von Zelten kennt. Der Kurs kann damit sehr präzise eingestellt werden. Der Klemmung dient eine kurze Leiste, an den

Enden durchbohrt zur Aufnahme der Leine. Das Setzen und Lösen dieser Arretierung geht sehr schnell.

13. Die seitlichen Bändsel am Cockpit-Persenning sind durch Gummistopps ersetzt. An deren Enden sind Maschinenschrauben montiert, die in die Löcher der Scheuerleiste gesteckt werden. Das funktioniert einhändig und spart Zeit.

14. Der Yamaha 6 PS Zweizylinder Zweitakter ist mit einem Schubpropeller ausgestattet, der bei niedriger Drehzahl stärker schiebt, auch im Rückwärtsgang (Aufstoppen!).

15. Das Motorengeräusch, besonders die hohen Frequenzen, werden deutlich gedämpft mit einem Kunststofflappen, den man in den Hohlraum der Motorhalterung stopft, von außen unsichtbar.

16. Der Schalthebel wird vom Cockpit aus über ein angebundenes Alurohr betätigt. Gegen Klappern hilft eine aufgesteckte Holzku-gel, die mit einem Tennisball überzogen ist.

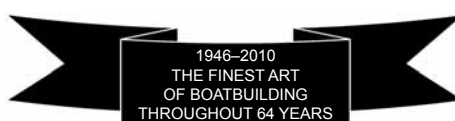
DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT-MØLLER



NEW FUNCTION – NEW CLASSIC – CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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



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



17. Die Holzplatte der Motorhalterung ist mit Hilfe eines dazwischen gesetzten Distanzstückes ein wenig nach achtern platziert, damit sich der Motor ohne Anzuecken drehen lässt.

18. Ein schwerer Motor lässt sich in der Halterung an Deck ziehen, Herausheben ist ohne Hilfe schwierig. Wenn im Winterlager, Motor aufs Vorschiff schieben und dort abseilen. Zum Abbremsen das Seil um den Rumpf legen. Eine alte Wolldecke schont die Außenhaut.

19. Die Kajüten-Tür ist in der Grundauführung sehr leicht gebaut und nur an der oberen Kante verriegelt. Die untere linke Türecke ließe sich leicht eindrücken. Deshalb wurde in das untere Schott ein Riegel eingebaut, der von innen zugänglich ist und beim Abschließen von oben zugänglich ist, wenn der Arm lang genug ist, aber auch von außen mit einem Steckschlüssel bedient werden kann. Ohne diese zusätzliche Verriegelung müsste die Tür brechen, falls das Cockpit im Seegang vollschlagen sollte, das Wasser würde sich im Schiff verteilen und es würde nicht über das Heck volllaufen. Dieses wäre zu bedenken.

20. Für das Einhandsegeln ist eine elektrische Hochleistungslenzpumpe (20 m³/ Stunde) mit Schwimmerschalter in der Bilge montiert. In der Kajüte, vor dem Mast, befinden sich die 70 Ah Batterie und der Schalter; die Batterie steht im Staukasten. Die Pumpe befördert den „Inhalt einer Badewanne“ in Sekunden-schnelle nach draußen.

21. Ein Pinnen-Autopilot ist für das Einhandsegeln beim Setzen und Bergen der Segel in vielbefahrenen Fahrwasser unentbehrlich.

Der Raytheon ST 1000 wird auf ein Teak-Podest gesteckt, zum Höhenausgleich.

22. Ein Echolot ist im Tidenrevier ebenso unentbehrlich. Es ist ein NASA Stingray, in der Kajüte an der Querablage angeklemt und durch ein Loch im Kajütschott beim Steuern beobachtbar; die rotierenden Leuchtdioden ermöglichen es. Der Geber ist innenbords, und zwar in der Kajüte in der kleinen Steuerbords-Backkiste platziert. Statt mit Öl ist das Geber-Gehäuse mit Wasser gefüllt, ohne Probleme zu verursachen. Diese Backkiste befindet sich neben dem Niedergang.

23. Der Reitbalken ist in der Höhe verstellbar. Zum Einhandsegeln stellt man zweckmäßigerweise die untere Position ein und ersetzt die serienmäßigen Bolzen gegen Verschraubungen, damit es nicht klappert.

Themen der nächsten Hefte:

FN 11-2: Die Kajüteinrichtung für das Einhandsegeln, Ein Hafenmanöver, Ankern

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



Einhandsegeln, hier auf einer Regatta auf dem Möneseesee



Fritz Lübbes Nähkästchen



S A R sucht ein Folkeboot

Der Goldpokal in Snaaptun im Spätsommer 1978 war beendet, es wurde gefeiert, wie so oft in Dänemark, und diesmal war auch die Besatzung der Theodor Heuss dabei. Am letzten Tag war sie auf ihrer Tour nach Dänemark in Snaaptun gelandet und wurde dort mit viel Hallo herzlich empfangen. Mit Gästen fuhr sie hinaus zur letzten Wettfahrt. Die Besatzungsmitglieder waren zu jener Zeit Ehrenmitglieder der Folkevereinigung. Die Theodor Heuss galt damals als das Mutterschiff unserer Flotte, was wohl auch durch unsere Liegeplätze in der Kieler Woche in Laboe entstanden war. Als wir (das war Hans, der Eigner von F-G 404, und ich) spät in der Nacht der Besatzung unsere Absicht mitteilten, schon um ca. 04.00 Uhr Richtung Flensburg auslaufen zu wollen, meinten sie nur, wir sollten lieber warten, sie würden uns dann so ab 08.00 Uhr begleiten, denn es sei ab Mittag Sturmwarnung gegeben mit Orkanböen.

Trotz aller Warnungen segelten wir dennoch mit drei Booten los. Zwei Boote aus Schleswig, davon hatte einer kleinere Sturmsegel, der andere stark gerefft. Viele Segler waren nicht mehr auf dem Wasser. Als wir durch die Enge von Arönsund liefen, klatschte man von der Pier aus Beifall. Bis Sonderburg ging es noch so einigermaßen, wir blieben ja auch überwiegend in Landabdeckung.

Vor der Brücke lagen wir eine kurze Zeit neben einem Schärenkreuzer, der schon erheblich gerefft hatte. Als wir ihm sagten, dass wir nach Flensburg wollten, meinte er nur, „Na ja, ihr seid ja stabil genug, segelt man immer hinter mir her! Wir können an der Ecke der Sonderburger Bucht etwas abkürzen. Ein Zuckerlecken wird es auf keinen Fall.“ Der Sturm kam dann genau gegenan. Wir hatten die Geltinger Bucht noch nicht einmal gequert, da war der Kreuzer schon weit davongelaufen. Der nächste Schlag wieder Richtung Dänemark. Vor uns eine voll gereifte 31-Fuß-Yacht, die mit ihrem breiten Rumpf schon sichtbare Probleme hatte. Hans steuerte auf der hohen Kante und ich schaufelte mit der Waschschüssel in Lee das Wasser aus dem Boot, was durch unsere Schräglage schon nicht mehr in den Kiel lief. Bei der nächsten Bö dachte ich schon, unsere letzte Stunde hätte geschlagen, vor uns legte sich die Yacht voll auf die Seite, das Ruderblatt hing in der Luft und sie wurde wie eine Eierschale nach Lee getrieben, doch mit einem Ruck richtete sie sich doch wieder auf. Wir segelten dicht vorbei und hörten trotz Sturm lautes Schreien. Auf unsere Frage nach Hilfe, winkte der Eigner jedoch ab. Wie hätten wir wohl auch helfen können?

Aus der Leeposition mit der Waschschüssel bin ich bis zum FSC so gut wie nicht mehr rausgekommen. Gegen 17.00 Uhr hatten wir es dann endlich geschafft. Doch wo war nun aber mein Boot F-G 353?

Sohn Stephan, damals gerade mal 18, aber guter Piratensegler, mit Vorschoter Helmuth und der 17-jährigen Tochter von Hans wollte gegen 07.00 Uhr von Kiel aus auch nach Flensburg. Wir rechneten nach und kamen zu dem Schluss, dass sie vor 20.00 Uhr nicht in Sichtweite kommen könnten. Vom Leuchtturm Kalkgrund mussten sie ja voll gegenan. Die Angst stieg langsam in uns Eltern auf. So ab 19.30 Uhr standen wir mit einer ganzen Menge Mitseglern,

die schon am Vormittag angekommen waren, auf der Brücke des FSC und starrten mit Ferngläser zur Enge zwischen Dänemark und der Flensburger Förde. Es kamen aber nur einige Kutter oder große Yachten ohne Segel. Was konnten wir tun?

Es wurde 21.00 Uhr und immer noch kein Folke in Sicht. Irgend jemand sagte, wir sollten mal bei der SAR anrufen. So wandten wir uns an die Seenotstaffel der Marine in Flensburg Mürwik. Sie sagten, sie hätten noch einen Hubschrauber von einem Rettungseinsatz in der Luft, es hätte mehrere Unfälle gegeben und auch ein Kutter sei gestrandet, er sei auf dem Rückflug und könnte trotz einsetzender Dunkelheit noch einmal den Weg von Gelting nach Flensburg absuchen, ich müsste aber sofort zur Leitstelle kommen. Sie schickten mir sogar einen Wagen. In der Leitstelle sprach ich mit dem Flugnavigator und beschrieb das Boot. Roter Rumpf, weißes Deck, schwarze Buchstaben und Zahlen 353. Es dauerte, man hörte das Motorengeräusch und auch die Unterhaltung der Besatzung. Nichts. Doch plötzlich rief einer: „Dort ist noch ein Boot, geh mal runter! Ja rot ist es, aber die Nummer ist nicht mehr zu lesen, aber sie ist schwarz. Es ist jetzt in der Enge zwischen Dänemark und Deutschland und muss vom FSC bald zu sehen sein.“ Ich konnte nicht mehr, die Tränen des Glücks liefen mir nur so über das Gesicht.

Zurück am Steg fielen nicht nur wir Eltern uns erst einmal in die Arme und da kamen sie auch schon, Segel runter und längsents an den Steg, gut 20 Segler standen dort und alle waren mit uns glücklich und was sagte Stephan? „Hattet ihr schon an einen Sarg gedacht? Einfach war's nicht, so Vater, pump jetzt mal dein Boot leer, wir können nicht mehr und haben Hunger, unsere Brötchen schwimmen schon seit Kalkgrund im Schiff. Die Pumpe muss dicht sein, auch sind einige Sachen entzwei. Die Travellerschiene ist am Ende hochgebogen und die Kugellager der Wagen sind weggefliegen, aber sonst hat es gehalten.“

Am gleichen Tag hatte es wirklich mehrere Unfälle und Noteinsätze gegeben. Aber kein Folkeboot war darunter. Kurz nach dieser Tour wurde Stephan Mitglied in der Folkevereinigung, war Steuermann auf F-G 445 von H.D. Voss und später bei Hinrich Bracker auf F-G 474 und mit Hinrich und Bruder Christian auch Bronzegegner bei der DM Anfang der 90er in Warnemünde. Auch heute ist er immer noch als Mitsegler oder als Wettfahrtsleiter für uns Folkesegler tätig. Das Folkeboot ist in unserer Familie ein Mittelpunkt geworden. Karsten, mein zweiter Sohn, segelt auch seit dieser Zeit auf verschiedenen Booten und wurde mit Holli auch Goldpokalgewinner, er wird die 353 übernehmen und auch weiter Regatten segeln. Christian, der Jüngste, hat als Grundberuf bei Schults das Segelmacherhandwerk erlernt und wurde später Industriekaufmann. Eine lange Zeit segelte er bei Bernd Ruckpaul mit.

Fritz 353

Bolero – Der Beginn einer Leidenschaft

von Gerhard Reich

Vor drei Jahren hatte ich keinerlei Ambitionen, keinerlei Berührungspunkte und überhaupt keine Beziehung zum Segelsport, und das mit 47 Jahren. Ich glaube, das nennt man einen „alten Vater“.

Heute ist aus dieser sicherlich nicht sonderlich günstigen Voraussetzung ein Segler, ein stolzer Eigner eines Folkebootes (F GER 279) geworden, der zwar immer noch nicht viel vom Segelsport kennt, viel weniger noch über Erfahrung im Segeln verfügt, aber dennoch den SBF, den SKS und den SRC sein Eigen nennen kann. In Kombination mit viel Enthusiasmus wurde so unter Einbeziehung einer großen Menge Adrenalin die erste, vergangene Saison auf eigenem Kiel gesegelt. Doch nun mal der Reihe nach:

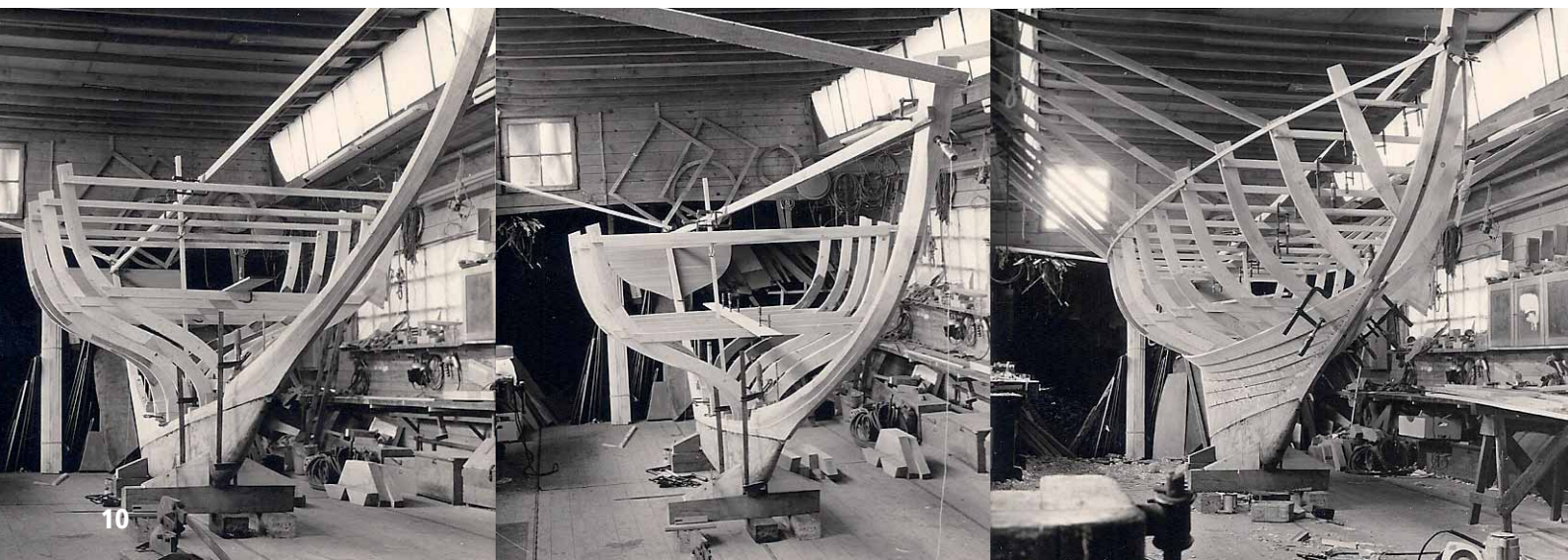
Dieter, ein guter Freund, wollte mich 2008 zu einem Überführungstörn mitnehmen. „Nun ja“, dachte ich, „mal so von einem Hafen zum anderen, ok“, auf einer großen X-Jacht, nun ja“, dachte ich, „auch nur ein Schiff, ok“. Im Mittelmeer sollte es sein, „Nun ja“, dachte ich, „schön warm, schöne Landschaften, schöne Menschen, ok, von Bari in Italien nach Saint Tropez in Frankreich, wo ist denn Bari“, dachte ich, „und wie weit ist das denn bis Saint Tropez, ooh, das ist aber ziemlich weit“, dachte ich, „grad für einen, der noch NIE ein Segelschiff betreten hat, keine Ahnung hatte von Schoten und Fallen, Winschen, Luv und Lee.“ Grad mal Stb und Bb waren mir vom Kanalmotoren in Holland noch ein wenig geläufig. Zeit hatte ich auch keine, meine Firma brummt grad so aus allen Kanälen, aber in so einer Situation sollte man seine Mitarbeiter mal fordern, dachte ich, und sagte im August-September zu.

Die Seereise war der Auslöser für meine Leidenschaft. Im Gegensatz zu den beiden Skippern wurde ich nicht seekrank, durfte zu den widrigsten Zeiten, nämlich dann, wenn die beiden anderen die Fische fütterten, eine X-46 mit allem Drum und Dran steuern, hatte dabei keine Ahnung von Kursen, Winden, Strömungen, und so ging es bei stürmischem Wind von Brindisi nach Catanzaro über das Ionische Meer, lediglich in der Straße von Messina übernahm der Skipper Michael das Ruder und alles war gut. Unterwegs in den diversen Häfen mit Badestopp und miserablen Toiletten (gab es die überhaupt?), kräftig Lage und Wind, ungewohnter Enge (X-46!) und gewöhnungsbedürftigem Essen wuchs die Leidenschaft für das Segeln und damit der Wunsch, es MIR doch mal zu zeigen und bald auf eigenem Kiel mit allem was dazu gehörte die Küsten dieses Kontinentes zu erkunden.

Wir sind angekommen in Port Grimaud und in mir ist der Wunsch gewachsen, möglichst schnell mal etwas über die Theorie des Segelns zu lernen. Begünstigt durch die zentrale Lage meines Wohnortes Köln war auch eine erreichbare Segelschule schnell gefunden und ich dachte mir, eine klitzekleine Schar lernwilliger Jungsegler würde mit mir studieren, aber es war eine große Gruppe völlig gemischter Lernwilliger, die sich für den SBF-Schein vorbereiteten. Aber alles ging gut. „Wenn du das schon geschafft hast, dann bitte sofort den SKS hinterher!“, dachte ich mir, gesagt getan und im Januar 2009 war auch das geschafft. Nun galt es Meilen sammeln und mit vielen neuen und alten Freunden wurden auf dem Mittelmeer (X-46) und auf der Nord- und Ostsee einige hundert Meilen ins Meilenbuch (ein Geschenk vom Verantwortlichen dieser Leidenschaft – Dieter) eingetragen. Der Praxistest SKS war im Mai 2009 geschafft und ich hatte Gelegenheit, mich wieder um Firma und Familie zu kümmern, beide hatte offensichtlich keinen Schaden genommen.

Nun wurden Segelzeitschriften zu meiner bevorzugten Lektüre und damit wuchs der Wunsch nach einem eigenen Schiff. Sehr schnell hatte ich erkannt, dass die mir eigene Art des Segelns das Einhandsegeln ist und damit kam ich schnell auf die Größe und die Art des Schiffes (Fockschotwinschen vom Steuermann aus erreichbar, Pinne statt Rad, trailerbar wegen der unterschiedlichen Reviere, die ich noch ausprobieren wollte und natürlich die große Liebe [schnell entdeckt in den Zeitschriften] zu klassischen Linien und zum Holz [Pflegeaufwand kannte ich ja noch nicht]). ALSO EIN FOLKEBOOT (auch wegen der Segelsünden, die ich noch begehen sollte).

Im Dezember 2009 wurde aus dem Wunsch Wirklichkeit und mir wurde die BOLERO von Bootsbauermeister Friedhelm Medebach von 1970 angeboten (BOLERO war sein Meisterstück!), in einem hervorragenden Zustand, von Herrn Zyszk als sehr zuverlässigem Verkäufer, zu einem akzeptablen Preis incl. Trailer, Pött und Pann. ALLES PASSTE. Also los, bei Schneetreiben auf der A1, nächtlichem Stranden in Cloppenburg und häufigem Telefonieren, dass ich doch auf alle Fälle den Kaufvertrag an diesem Wochenende unterzeichnen will. Die Menge an Papier für Kaufvertrag, Ausrüstungsliste, Versicherungsunterlagen, int. Bootsschein, Flaggenzertifikat, den Kauf eines T5 als Zugfahrzeug (3000 kg Anhängelast!), Besuch der „boot 2010“ und alles andere nahm so viel Zeit



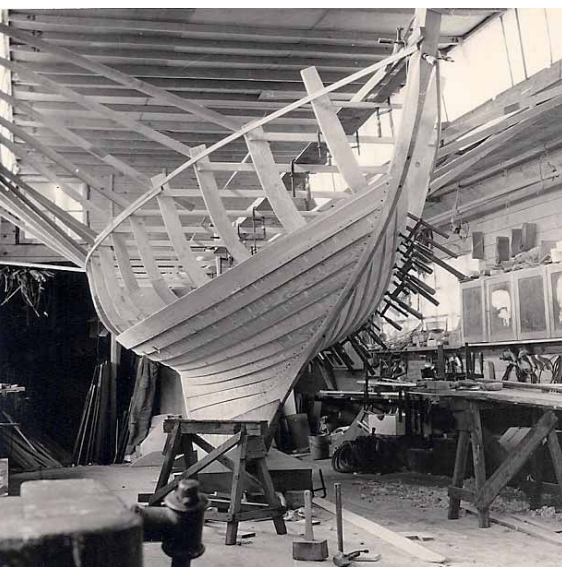


Bolero heute

in Anspruch, dass die Freude auf das Kommende zwischendurch einen Dämpfer erfuhr, ebenso die Unruhe nachts „was hast du da gemacht, bist du verrückt, die weite Anfahrt zum ausgesuchten Segelrevier Ostsee, der Zeitaufwand, die Kosten....“

Aber nun hatte ich ein Schiff, auch mit allen Verpflichtungen, und musste für es sorgen, wobei die BOLERO schon eine sehr eigenständige Persönlichkeit ist und umso mehr einen verantwortungsvollen Eigner verlangt, ich glaube, so haben es alle Eigner bisher gesehen, deshalb auch der super gute Erhaltungszustand. Der Vollständigkeit wegen und weil die Chronologie der bisherigen Eigner vollständig ist, möchte ich diese hier wiedergeben: Friedhelm Medebach, Gabrielle Krzizanowski, Herr Reichhard, Herr Zyszk und nun ich.

Zu Gabrielle Krzizanowski muß gesagt werden, dass Sie die BOLERO 30 !! Jahre einhand auf den holländischen Gewässern rund um das Mündungsgebiet des Waal gesegelt hat, incl. Schlepperfahrt mit der Berufsschiffahrt auf dem Rhein, denn die BOLERO lag im Düsseldorfer Yachthafen. Zu Gabrielle Krzizanowski pflege ich heute telefonischen Kontakt. Besonders möchte ich auch erwähnen, dass der kleine, in schwarzes Kunstleder gebundene Photoband vom Bau der BOLERO, wohl aufgenommen von Friedhelm Medebach, auch den Weg zu mir fand und somit die Unterlagen über die BOLERO vervollständigt. Hierfür sei Gabrielle Krzizanowski ganz herzlich gedankt.





(Folke)-Boot 2011

von Till Urbach und Horst Klein

Die Idee kam beim Klönschnack der Flottenkapitäne während der DM in Laboe: Interessenten und neue Mitglieder findet man, wenn man sich präsentiert. Und wo präsentiert man sich einem breiten Publikum? Natürlich auf der BOOT!

Dank dieser Initiative und der Unterstützung der neuen Eigner der folkboat.de (aus Hamburg und Estland) konnte auf der boot in Düsseldorf ein nagelneues Schiff gezeigt werden, an neun Tagen

von 10 – 18 Uhr. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten war es ein voller Erfolg dank der unkomplizierten Hilfe von Erik Schneider und einiger Flottenmitglieder aus Essen und vom Möhnesee.

Das Maststellen am Donnerstag in der Halle mit einem Zweibein war kein Problem. Freitag rollen Flottenchefin und -chef sowie weitere „Vasallen“ an, den Stand bei Eiseskälte zu komplettieren mit neuer und alter Folkbootflagge, Aufklebern, Kaffeemaschine,





Büromöbeln (für Plätzchen, Becher, Teller, ...), zwei Stehtischen, einem Großkühlschrank der Firma „SchlossQuelle“, natürlich voll mit diversen Getränken... Das sah alles schon recht gut aus, aber wie sollten die Besucher auf's Boot kommen, hatten wir doch nur unsere ganz normale Folkebootleiter? (War ja unsere erste Messe seit Jahren und nötiges Equipment? Fehlanzeige!)

Zum Glück verfügte der nebenan liegende Stand der H-Boote über eine komfortable Treppe und nach kreativen Verhandlungen („wir nutzen eure Treppe, ihr nutzt unseren Kühlschrank“) wanderte die Treppe nun dank der hilfreichen H-Boot-Messecrew zwischen H- und F-Boot, allerdings auch nach den Sicherheitsvorschriften des Hallenmeisters modifiziert.

In Halle 17 war das Segelzentrum mit der „Seglerzeitung“ als Sponsor untergebracht, die auch jeweils einen Plakatständer mit den Daten der ausgestellten Boote zur Verfügung stellte. Von der Flotte Möhnesee prangte an zwei herausragenden Stellen das sehr schön gestaltete Plakat zur IDM 2011. Svend Krumnacker hatte noch in nächtlicher Arbeit eine animierte Fotoshow erstellt, die auf dem Monitor lief und ein echter „Hingucker“ sowie häufiger Anknüpfungspunkt für viele Gespräche war. Auf der Aktions-Bühne wurden die einzelnen Bootsklassen im Laufe der Woche dann noch zusätzlich aktiv dem Publikum vorgestellt. So auch unser Vorsitzender Johannes Thaysen, der von Moderator Ch. Schumann am Samstag vor großem Publikum interviewt und über die Klassenvereinigung, deren Ziele, Aufgaben und Vorstellungen befragt wurde.

Im Laufe der Woche waren – dank des Einsatzplanes unseres Flottenkapitäns – immer mindestens zwei Mitglieder der Flotte Baldeney anwesend, die alle Besucherfragen beantwortet haben, Informationen über das Boot, die KV verteilten (die letzten beiden Ausgaben unserer „Folkenews“, den Regattakalender, usw.). Der Austausch mit Besuchern und Seglern, der Kontakt zu den anderen Bootsklassen, die spontanen Treffen und Gespräche: Es war für alle Beteiligten eine erlebnisreiche Woche. Und wenn man miterlebt, wie aus einer chaotischen, eiskalten Halle eine gemütliche Messe und aus zusammengesuchten Equipment (Hast Du..., kannst Du..., frag doch mal..., der müsste doch...) ein schnuckeliger Messestand wird, dann kommt man zu dem Schluss: Das war ein super Auftritt!

Unser Beitrag zur Messe hätte eventuell von mehr Vorstandspräsenz und mehr aktiver Unterstützung durch andere Flotten profitiert. Umso mehr ist allen Aktiven, die vor, während und nach der Messe mit Einsatz und Improvisationstalent zum Gelingen beigetragen haben, zu danken. „Glück auf“ aus dem Pott!



Das Nordische Folkeboot der Folkboat Central auf dem Stand der Klassenvereinigungen auf der boot 2011

Es war schon ein Schmuckstück, was die Folkboat Central da in Düsseldorf ausgestellt hat. Dieses war besonders deswegen bemerkenswert, weil die Werft noch auf der hanseboot in Hamburg ein nicht hundertprozentig klassenkonformes Schiff mit kleineren Mängeln im Finish präsentiert hatte. Alle diese waren aber nun beseitigt. Im Gegenteil: Rumpf und Innenausbau überzeugten durch ihre Qualität, Rigg und Beschläge waren einwandfrei angebracht und dimensioniert.

In diesem Sinne wird der Folkboat Central bescheinigt, ein nunmehr hochqualitatives Schiff anzubieten, dass keinen Vergleich mit anderen Angeboten scheuen muss.

Johannes Thaysen
1. Vorsitzender der DFV



Walter Muhs – ein Folke-Urgestein aus der Flotte Schlei

von Johannes Thaysen

Seit nunmehr 5 Jahren liege ich mit meiner BLUEBIRD neben der SAGITTA von Walter. Was liegt da näher, als einmal die ‚Folke-Karriere‘ von Walter im Rahmen der Folkebootflotte Schlei aufzuzeigen. Im letzten Jahr hat Walter das Regatta-Segeln aus gesundheitlichen Gründen aufgeben müssen. Aber, außer Konkurrenz‘ wird er sicherlich auch in dieser Saison wieder seine SAGITTA einhand ausführen und damit einmal mehr die Schlei rauf und runter segeln.

Wie alles begann...

Geboren 1942 mitten im Krieg als Schleswiger wurden die ersten Segelerfahrungen im Alter von 9 Jahren in einem Ruderboot mit einem Segel zusammen mit dem Freund Bernd Bockhoff in der inneren Schlei gesammelt. Als im Jahr 1957 der Vater von Peter Liesegang Eigner eines Folkebootes („Jan Himp“) wurde, ging es zu viert gleich auf großen Törn nach Kopenhagen. Damals ohne Motor oder andere Technik. Dieser und weitere Törns nach Dänemark zeigten sehr schnell die guten Segeleigenschaften eines Folkebootes, insbesondere bei härteren Bedingungen. Walter erinnert sich an einen Urlaubstörn nach Dänemark zusammen mit Peter Liesegang und Horst Kruse, als sie auf dem Heimweg in Assens einwehten. Sie lagen bereits zwei Tage fest, als sie von einer Folkeboot-Regatta hörten, die vor Assens gestartet werden sollte.

Sie entschlossen sich, trotz weiterhin bestehender Starkwinde, an dieser Regatta mit kompletter Tourenausrüstung teilzunehmen, um sie zur allgemeinen Überraschung zu gewinnen. Nicht zuletzt hierdurch wurde ihnen immer klarer, was wir diesem Boot trotz seiner offenen Pflicht alles zutrauen konnten. Der Küstenklatsch sprach von den Folkebooten, die bei jedem Wind und Wetter und immer Vollzeug segeln.

Sich messen mit den Anderen...

Die Regattasegelei an der Schlei, wenn auch in erster Linie Langstreckenregatten, leitete Peter Sacht ein, der 1958 ein regattafähiges Boot in Dänemark erwarb, das die deutsche Segelnummer 28 erhielt. Erwähnenswert hier ist der souveräne Gewinn bei extrem harten Bedingungen bei einer Lyöl-Rund-Regatta, die in Kiel gestartet und in Flensburg gezeitet wurde. Mit an Bord waren Jochen Schmidt und Karl Sievers.

In deutschen Gewässern wurde dann der 2. Platz bei der Kieler Woche ersegelt, bei der die Vorschoter Norbert Jürgensen und Klaus-Dieter Petersen waren. In dieser Konstellation segelte Walter nahezu in gleicher Besetzung 35 Jahre erfolgreich Regatten.

Erste Selbstbauaktivitäten waren in der Schleiflotte 1959 zu verzeichnen, als Georg Muhs und Dieter Renkhoff je einen Rumpf



Auf seiner SAGITTA und in seinem Element: Walter auf der Rückfahrt von den Eckernförder Frühjahrsregatten 2009



ohne Kiel und ohne Deck von der Vertens-Werft in Winning erworben, den sie in mühevoller Arbeit ein Jahr lang ausbauten und im Frühjahr 1960 ihrem Element übergaben.

Die Folkeboot-Flotte wuchs also kontinuierlich und die Aktivitäten sowohl im Touren- als auch im Regattasegeln nahmen laufend zu. Es zeigte sich, dass Hartmut Kauffmann der herausragende Segler in der Schleswiger Folkeboot-Flotte war und das Regattageschehen bis in die Mitte der 60er Jahre bestimmte. 1964, als Hartmut und Walters Bruder Georg erkennen mussten, dass mit Erfolg an überregionalen und internationalen Regatten nur mit bestem Material teilzunehmen ist, taten sie sich zusammen (Hartmuts Schiff und Georgs Segel) und nahmen an den zum zweiten Male ausgetragenen Regatten um den Ostsee-Goldpokal der Folkeboote, der 1963 von Herrn Senator Hagelstein gestiftet wurde, in Skoskoved bei Kopenhagen teil. Dritter im Bunde war Horst Kupfer. Mit einem beachtlichen 6. Gesamtwertungsplatz und damit beste deutsche Mannschaft haben sie die Schlei-Flotte bereits in den ersten Jahren der internationalen Regatten hervorragend vertreten.

Dieser Erfolg trug sicher dazu bei, dass die Schlei-Flotte immer größer und vor allem mit immer mehr guten Seglern verstärkt wurde. Dr. Gerhard Thoben stieg 1966 in ein neues Lind-Boot ein, während vier weitere Neubauten 1967 folgen sollten. Hartmut hatte seine alte Janina nach Flensburg verkauft und sich ein dreiviertelfertiges Schiff bestellt, das er selbst fertigstellte. Heinz Stern, der das Folkeboot bei Bantelmann lieben und schätzen gelernt hatte, kaufte einen Rumpf in Svendborg, den er in einjähriger Bauzeit selbst ausbaute. Dieter Renkhoff und Walter erwarben Rümpfe bei Lind, die sie im Winter 66/67 ebenfalls selbst ausbauten. Unvergessen für viele dürfte die gemeinsame Taufe der vier Schiffe im Frühjahr 67 sein. Ein nicht alltäglicher Augenblick im Leben, dass vier neue Boote des gleichen Typs, die alle mehr oder weniger in Eigenarbeit entstanden waren, gemeinsam getauft und zu Wasser gelassen werden. Darunter war auch die SAGITTA mit der Nummer F GER 228, mit der Walter dann so viele Regattaerfolge ersegeln sollte. Insider berichteten, dass Walter jedes einzelne Brett vor dem Einbau auf sein Gewicht überprüft haben soll...

Von einem Erfolg zum Anderen...

Die Liste der Regattaerfolge von Walter ist lang. Durchbruch war das Gewinnen der Kieler Woche 1971 zusammen mit der Mannschaft Dr. Claus-Dieter Petersen und Norbert Jürgensen und der 2. Gesamtwertungsplatz beim Goldpokal 1972 mit 93 Teilnehmern in Snavtun/Dänemark durch Herwig Kauffmann, Udo Panitsch und Horst Kruse. Die ganze Leistungsstärke der Schlei-Flotte zeigte sich dann anlässlich der ersten Deutschen Meisterschaft 1973 in Kiel. Nicht nur der erste Titelgewinn durch Walter zusammen mit Dr. Petersen und Norbert Jürgensen, sondern auch fünf weitere Plätze unter den ersten zehn gingen nach Schleswig. Diese Leistungsdichte hat sich weiter fortgesetzt. So konnte Walter anschließend zehnmal die Deutschen Meisterschaften und den Goldpokal 1987 auf dem Isefjord in Dänemark gewinnen.

Wie wird man ein erfolgreicher Regattasegler?

Diese Frage habe ich Walter jüngst gestellt. Er beantwortete sie wie folgt:

- Segeln lernen durch sehr häufiges Segeln
- Das Schiff 'erfühlen', z.B. wann gewendet werden muss
- Konstanz in der Mannschaft
- Der Steuermann hat das alleinige 'Sagen'; die Vorschoter ordnen sich unter

Genau dieser letzte Punkt hat wohl die vielen Erfolge Walters mit seiner Mannschaft ausgemacht. Aber gleichzeitig erkennt Walter

W
L
K
O
O

QUALITÄT IST UNSER ANTRIEB



**DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER**



SEGELMACHER

1. Platz Gold Pokal 2010

1. Platz Deutsche Meisterschaft 2010

Regattaerfolge mit Segeln, die schon in der 2. oder 3. Saison sind. Diese Erfahrung ermöglichen wir Seglern mit aufwendigem radialen Schnitt und solider Verarbeitung.

Die Erfahrung unserer Segelmacher und die Präzision unserer Designprogramme und Laser-Plotter ermöglicht es uns ein Segel zu machen, das ein perfektes Profil bei langer Lebensdauer garantiert.

Folkeboot
Walter Muhs
Mönchenbrückstr. 3
D-24837 Schleswig
Tel.: 0049-171-6437730

RAUDASCHL NAUTIC
Ges.m.b.H. & Co.KG
Ried 155, A-5360 St. Wolfgang
Tel.: 0043-6138-2333
Fax: 0043-6138-305340
mail: sails@raudaschl.co.at
www.raudaschl.co.at



**DOYLE
RAUDASCHL
SEGELMACHER**

hierin auch den Grund für das spätere Ausbleiben von weiteren Regattaerfolgen mit anderen, wechselnden Crewmitgliedern: Das Zusammenspiel klappte nicht immer so automatisch wie die vielen Jahre vorher.

Was gibt Walter uns für die Zukunft mit auf den Weg?

Offen für Gespräche an Bord sein. Das hilft, die Mannschaft bei 'Laune' zu halten.

Das Folkeboot ist sicherlich nicht ganz einfach zu segeln. Aber wenn einmal der Bogen raus ist, dass es eben gelingt, immer an der Windlinie zu segeln, um die optimale Höhe und bei Welle auch mit einer gewissen Tiefe zu fahren, dann ist viel gewonnen.

Um noch besser zu segeln als in der Vergangenheit, ist vielleicht zusätzliche Technik, wie z. B. ein GPS-Gerät erforderlich, meint Walter. Wenn man denn alles sonst gut drauf hat...

Dank und Ausblick...

Ich wünsche Walter für noch viele Jahre ein entspanntes Segeln auf der Schlei. Und vielen Dank für deine vielen Tipps und deine große Freundlichkeit uns 'Newcomern' gegenüber, die es sicherlich nicht mehr schaffen werden, an deine tollen Erfolge anzuknüpfen.

Die Ausführungen zur Entwicklung der Flotte Schlei wurden in Auszügen der Festschrift des Schlei-Segel-Clubs zum 75. Jährigen Bestehen (1905-1980) entnommen.

Autor: Walter Muhs, damaliger Flottenobmann der Flotte Schlei

Ist er zu stark, bist du zu schwach...

Fahrbericht VW Amarok

von Stefan Goes

Worüber wird auf dem Steg nach den Diskussionen über den richtigen Wind auf der falschen Seite, die eigentlich gute Taktik „wenn da nicht wieder was dazwischen gekommen wäre“ oder den endlich richtigen Trimm auch gerne gesprochen? Worüber wird spätestens unter dem Kran gefachsimpelt? Richtig: das beste Zugfahrzeug.

Wir haben schon alles gesehen, vom Unimog über den Renault Espace bis zum Mercedes Kombi. Aktuell beherrschend aber sind drei Klassen von Wagen: Transporter wie Mercedes Sprinter oder VW LT/Crafter für die „Ich-nehm-besser-alles-mit-und-schlaf-auch-noch-drin“-Fraktion. VW T4/T5 oder Mercedes Vito, gerne auch als Camper, für die grundsätzlich gleichen Menschen mit etwas mehr Bedürfnis nach PKW-Gefühl. Und dann sind da noch die Geländewagenfahrer, deren Wagen sich durch überzeugende Zugkraft und eine – zumindest im Auge der Besitzer – gewisse Sexyness gepaart mit Platzmangel und Dieseldurst auszeichnen. Obacht, liebe Freunde der Offroad-Vehikel, die Wolfsburger haben wieder einmal zugeschlagen und noch eins draufgesetzt: den Amarok, Inuit für „Wolf“.

Das ist ein Auto was, wie mein Freund Heino Haase sich beim Tauglichkeitstest auszudrücken nicht scheute, „gut ist für Gärtner, oder da kannst du ein paar Sack Zement reinton.“ Genau, denn das ist ein Doppelkabiner-Pickup. Vorne Platz für 5 Menschen, hinten offen und Platz für fast alles, was einem so einfallen kann, ganz bestimmt aber keinen Großbaum. Und das alles auch noch unter freiem Himmel, wird schön nass (vielleicht so: Gepäck schön vor die hochklappbaren Rücksitze, Schotten auf die Ladefläche). Warum also sollte dieses Monstrum überhaupt in den FolkeNews vorgestellt werden? Ganz einfach:

Es kann 2,8 Tonnen Nutzlast ziehen und darf als Gespann 5,5 Tonnen wiegen, im Innenraum ist Platz wie in einem Straßenkreuzer und es wird mit dem richtigen Zubehör erstaunlich vielseitig. Der eigentliche und wahre Grund aber: In jedem Manne wird der Trucker wach („Darf ich mich mal reinsetzen?“) samt rasch ansteigendem Testosteronspiegel. Und jede echte Frau, die ich bislang um ihre Meinung bat, hauchte nur: „Ist der coooo!“

Es ist ein weiter Weg, den Volkswagen seit 1978 gegangen ist, als man in Detroit bei VWoA einen Rabbit hinter der B-Säule

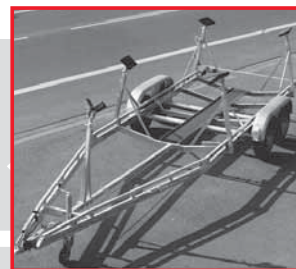
quer absägte und ihm eine Ladefläche anschraubte. Ein paar dieser Autos sieht man noch heute tiefer gelegt mit Surferdudes am Steuer die Strände von St. Peter Ording oder Fehmarn unsicher machen. Der neue VW Pickup ist im wahrsten Sinne des Wortes erwachsen geworden: ein Heavy Duty Truck, in allen Auto-Tests Sieger über bisherige Platzhirsche wie Toyota Hilux (der Bruder des geschlossenen Landcruiser), Mitsubishi L200 oder Nissan Navara. Wer das im Einzelnen technisch genau wissen will, liest am besten die entsprechenden Artikel, denn hier folgt ein Fahrbericht. Und ich habe keine Mühe gescheut:

Mich mit dem Teil Vollgas (läuft etwa 180) im Berufsverkehr von Lübeck nach Hamburg durchgeboxt und bis in eine Tiefgarage an der Alster mit 1,90 m Deckenhöhe gewählt (der Amarok misst am Scheitel 1,84). Durch die engen Lübecker Altstadtgassen mit deren Kopfsteinpflaster und Schlaglöchern gewunden. Dort eingeparkt. Immer wieder. Und dann noch – die Sonne lockte irgendwie mehr als der Schreibtisch – nach Travemünde gerollt um dort zu prüfen, wie der Wagen neben einem Segelboot aussieht. Und ich war überrascht:

Vom T2 bis zum 7,5-Tonner habe ich schon alles gefahren. Und das war dann eben „Bulli“-Transporter- oder Laster-Gefühl. Aber nur eins davon. Der Amarok hingegen fährt sich leicht wie ein PKW, bringt aber zugleich auch echtes Laster-Leben auf die Straße. Man sitzt sehr hoch, andere Autos sehen aus wie Spielzeuge, selbst fette SUVs und Offroader wirken ein wenig niedrig.

Die Ladefläche bietet schön viel Raum (etwas über 1 m²), allerdings durch die Doppelkabine mit 1,55 m etwas kürzer als man sich wünschen würde. Auf jeden Fall aber ein Vielfaches mehr als bei „normalen“ Geländewagen. „Durchladen“ in den Fahrgastraum fällt natürlich aus, aber dafür geht ja die Heckklappe auf... Serienmäßig einfacher Fahrzeuglack, da kommt man nicht lange aus ohne Wanne oder Beschichtung. Als Zubehör gibt's auch Dachgepäckträger, aber die fehlende Durchreiche ist so nicht zu ersetzen. Die ersten Zubehöranbieter sind bereits auf dem Markt mit unterschiedlichsten Hardtops und Lastenträgersystemen.

Auch im Innenraum Platz ohne Ende, auch auf den „billigen Sitzen“ (die jedoch, wie in den meisten Doppelkabinern, etwas kürzere Sitzflächen und steilere Lehnen aufweisen). Sehr praktisch die



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



wie Kinossessel geteilt hochklappbare Rücksitzbank; dies gleicht den Nachteil des fehlenden geschlossenen Kofferraums ein wenig aus. Sehr praktische Details wie 12-V-Steckdose auf der Armaturentafel. Verarbeitung solide, Anmutung wie bei anderen Wagen aus dem VW-Konzern, das gefällt einem oder auch nicht.

Motor und Getriebe: Der 120 kW 2,0 l Biturbo-Diesel beißt sich ab 2.500 Umdrehungen kernig in den Asphalt (mackermäßige Ampelstarts werden allerdings schwierig dank der sinnvollen kurzen Übersetzung zwischen Gang 1 und 2 – schade eigentlich, denn das max. Drehmoment liegt schon bei 1.500 Umdrehungen). Die schwächere Maschine mit 90 kW kommt für Folkies m.E. nicht in Frage; wahrscheinlich wird innerhalb der nächsten 2 Jahre auch ein noch stärkerer Motor angeboten werden. Es gibt zwei Antriebsarten – Heckantrieb mit zuschaltbarem Vorderradantrieb sowie Geländeuntersetzung. Diese Variante scheint sinnvoll, wenn man sein Boot durch tiefen Sand oder radnabenbedeckenden Schlamm zum Einsatzort ziehen möchte. Ansonsten empfiehlt sich der permanente Allradantrieb, eventuell ergänzt durch ein Sperrdifferential. Das Getriebe schaltet sich präzise aber nicht butterig, die Schaltwege sind angenehm kurz. Die Kupplung kommt weich und lässt sich gut dosieren. Der 6. Gang ist etwas lang übersetzt, ihn wird man beim Gespannfahren wahrscheinlich seltener anwenden wollen, aber solo hilft er beim Treibstoffsparen. Mit den 20 Litern, die ich vor 200 km getankt habe, kommt er noch immer gut aus trotz kerniger Fahrweise auf Autobahn und in der Stadt.

Wahrnehmungen zum Fahrwerk: Der Amarok geht auch bei zügigem Fahren sauber ohne Nicken und Schwanken durch die Kurven. Und ist so im Innenstadtverkehr erstaunlich agil und wendig zu fahren. Die Lenkung fühlt sich kinderleicht an, für meinen Geschmack etwas zu leicht. Wird wett gemacht durch die Präzision. Durch das kantige Design ähnlich gut zu Peilen wie mit einem Land Rover Discovery 4, Parkmanöver auch ohne Abstandsassistent recht einfach. Auf der Autobahn liegt er auch bei hohem Tempo satt auf der Straße, die Bremsleistung ist trotz Trommelbremsen hinten erstaunlich gut. Nächster Test dann mal mit einem Folkeboot am Haken ...

Mein persönliches Fazit: Das Auto löst Kopfschütteln aus oder Begeisterung. Bei mir ist es reine Begeisterung. Der Amarok ist eben ein echter Truck. Setzt euch selbst mal rein und fahrt eine Runde.



Da passt was rein

Auswahl technischer Daten

4-Zyl. 2,0 l BiTDI 120 kW 4Motion

Höhe 1,84; Breite (mit Spiegeln) 2,23; LüA 5,25, Laderaum L 1,55 x B 1,62 x H 0,51

max. Leistung bei 4.000 Umdrehungen,
max. Drehmoment bei 1.500-2.000 Umdrehungen

CO₂-Ausstoß etwa 210 g/km bei einem Verbrauch von etwa 8 Litern auf 100 km

Anmerkung: Dieser Artikel ist unabhängig von der Tatsache entstanden, dass Volkswagen Nutzfahrzeuge Sponsor der DM und der Travemünder Woche ist...

IF und Redakteur
so zum
Größenvergleich





Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!

Steffen Großmann
Dorfstr. 44
27624 Kührstedt
Tel. 0172-4167704
E-Mail: steffen@steffengrossmann.de

Christian Träder
Flanaganstr. 22
14195 Berlin
Tel. 030-8141991
E-Mail: koch.traeder@googlemail.com
Bootseigner FG 265
Flotte Berlin

Andreas Haubold
Scharfe Lanke 47
13595 Berlin
Tel. 030-36284466
E-Mail: haubold@haubold-yachting.de
Bootseigner FG ...
Flotte Berlin

Kristian Rode
Fjordvejen 170
DK 6300 Graasten
Tel. ++45-74608133
Bootseigner FG 946
Flotte Flensburg

Frank Schüssler
Benzstr. 17
74189 Weinberg
Tel. 0151-50170916
E-Mail: frank-schuessler@web.de
Flotte Bodensee

Ronald Gersberg
Essener Str. 10
45529 Hattingen
Tel. 02324-945663
E-Mail: info@gersberg.net
Bootseigner FG 510
Flotte Essen

Thorsten Heyer
Altstädter Str. 19-21
20095 Hamburg
Tel. 040-6072830
E-Mail: thch@thch.de
Bootseigner FG 356
Flotte Hamburg

Andreas Thier
Rebels 3
24398 Winnemark
Tel. 0172-4551071
E-Mail: aquamania@gmx.de
Bootseigner FG ...
Flotte Schlei

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

Deutsche Meisterschaft 2011: „Der Countdown läuft...“

Der Yachtclub Möhnesee e.V. und die Folkebootflotte Möhnesee haben einen Großteil der Vorbereitungen zur Deutschen Meisterschaft bis auf ein paar Kleinigkeiten abgeschlossen. Die Wettfahrtleitung incl. der Bojenkontrollboote steht, das Schiedsgericht ist komplett besetzt, das Rahmenprogramm ist organisiert und die sozialen Events sind auch schon gebucht. Und das Kranteam im YCM und in der SKMD wartet auf die ersten Boote.

Ausführliche Informationen findet Ihr im Programmheft zum „VW Amarok Cup 2011“, der Deutschen Meisterschaft 2011 der nordischen Folkeboote am Möhnesee. Dieses Heft haben wir an alle diejenigen Regattasegler verschickt, die in 2010 in der Rangliste vertreten sind. Und natürlich an den Vorstand und alle Flottenobleute der Folkebootvereinigung. Wenn darüber hinaus bei den einzelnen Flotten der Wunsch bestehen, weitere Exemplare auszulegen oder zu verteilen, meldet Euch bitte beim Flottenobmann Wilfried Sürth unter dm@ycm.de.

Apropos WEB. Wir haben eigens für die Deutschen Meisterschaft eine eigene Internetpräsenz unter www.dm-2011.de eingerichtet. Dort findet Ihr alle Informationen zum Ablauf, zu den Events, zum Rahmenprogramm usw. Dort ist auch unter der Rubrik „Meldung“ die Ausschreibung und das Meldeformular zum Download hinterlegt.

Besonders hinweisen möchte ich in diesem Zusammenhang auf die Vermessung. Die technische Obfrau Traute Genthe und Christian (Kiki) Goecke als bestellter Vermesser haben bereits im Vorfeld alle Informationen zur Vermessung aufgelistet und auf der Internetseite zum Download bereitgestellt. Somit könnt ihr Euch rechtzeitig auf die Vermessung vorbereiten (z.B. Messmarken nachmessen und überlackieren, etc.) und so zu einem reibungslosen und harmonischen Ablauf beitragen.

Wir wünschen Euch eine gute Anreise!

Im Namen des gesamten Organisationsteams

Wilfried Sürth
(Leiter DM-Organisation)



VW AMAROK CUP 2011

DM NORDISCHES FOLKEBOOT

by *Max Moritz*

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT AM MÖHNESEE



Nordschipper wächst sportlich

Wer in den letzten Jahren den aufmerksamen Blick über den Chartermarkt schweifen ließ, kam nicht umhin, den in Altefähr auf Rügen ansässigen Nordschipper zu bemerken. Die kleine Folke-Flotte besteht mittlerweile aus sechs Booten mit putzigen Namen: Lille Vind (IF), Haltlos, Sorglos, Ziello, Drama und neu dabei Scherz. Die drei „Losen“ mit Teakdeck

und Mahagoni-Ausbau sind für das feine Fahrtsegeln gedacht. Die beiden letzteren, wie die Namen möglicherweise auch suggerieren, sind in Rigg, Segeln und Beschlägen für den harten Regattaeinsatz optimiert.

Der Bootsbauer und Konstrukteur Philipp Schaich arbeitete nach Lehre im Holzbootsbau

und Studium in Southampton viele Jahre bei Designern und Werften wie Judel/Vrolijk & Co. und X-Yachts in verantwortlicher Stellung. Den 1997 gegründeten Charterbetrieb Nordschipper führt er seit Ende 2008.

www.folkebootcharter.de

sgo

Begré-Werft macht weiter

Die 1974 von Roland Begré in Altnau gegründete Werft, Ursprung von u.a. 35 Folkebooten, wurde am 1. August 2010 von Bootsbaumeister Andreas Fels übernommen. Weitere Informationen auf der neu gestalteten Website und in einer der nächsten Ausgaben.

<http://www.folkeboot.ch>



Juuten Tach, Grissgodd, Tach, Grüß Gott, Joden Daach-

in Hamburg sagt man Moin!

Wir freuen uns, Euch zur Jahreshauptversammlung 2011 in der schönsten Stadt der Welt begrüßen zu dürfen.

Ihr dürft gespannt sein, das Grundgerüst steht bereits, Details gibt es später im Jahr an gleicher Stelle.

Geplant ist eine Veranstaltung, die mit einem Bummel am Freitagabend über die Reeperbahn mit geschultem Fachpersonal beginnt.

Die Versammlung findet **am Wasser**, die Abendveranstaltung **auf dem Wasser** und Essen gibt es **aus dem Wasser**.

Die Ladies erwartet ein bunte Mischung aus Land- und Wasserprogramm.

Wir freuen uns auf Euch!

Eure Hamburger Folkebootflotte



Ausschreibung

Regatta-Training 2011

Nordische Folkeboote

01.07.2011 – 03.07.2011

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. Revier | Eckernförder Bucht |
| 2. Veranstalter | Deutsche Folkeboot Vereinigung in Kooperation mit dem SCE |
| 3. Segelvorschriften | Wettfahrtegelten der ISAF (WR)
Ordnungsvorschriften des DSV
Klassenvorschriften
Ausschreibung |
| 4. Meldestelle | Johannes Thaysen, Thyraweg 41
24837 Schleswig
Tel.: 0170-3875161
Fax.: 04621-934939
johannes@thaysen-sl.de |
| 5. Meldegeld | 30 € in bar bei Abholung der Trainingsanweisung,
zu entrichten bei der Trainingsleitung |
| 6. Meldeschluss | Sonntag, der 29.05.2011 |
| 7. Trainingsbüro | Am Segel Club Eckernförde, Schulungsraum |
| 8. Liegeplätze | Ein Tag vor und nach dem Training werden Liegeplätze an den Brückenanlagen des SCE in Eckernförde kostenlos zur Verfügung gestellt. |
| 9. Kranen | Im SCE in Eckernförde kostenlos |
| 10. Zeitplan | Freitag, 01.07.11
17:00 bis 21:00 Uhr:
Theorie und Praxis des Bootstrimm, Heino Haase

Samstag, 02.07.2011
ab 09:00 Uhr:
Einführung in die Praxis der Trimmfahrten
danach: Praktische Trimmwettfahrten mit Video-Aufzeichnungen, Thomas Kruse, Heino Haase
ab 15 Uhr:
Strategie und Taktik des Regattasegelns mit Fehleranalyse
Auswertung der Trimmfahrten, Thomas Kruse

Sonntag, 03.07.2011
ab 9:00 Uhr:
Besprechung über den Ablauf der Trainingsregatten
Praxis des Regattasegelns, Thomas Kruse, Heino Haase
ab 14 Uhr:
Auswertung des Trainings |
| 11. Unterkunft | Im Treffpunkt jugendlicher Segler, 7,50 €/Person/Nacht |
| 12. Teilnehmerzahl | 12 Boote
(Die Teilnahme richtet sich nach Eingang der Meldung, bzw. bei mehr als 12 Meldungen, die ersten beiden je Flotte.) |



Meldeformular

Regatta-Training 2011

Nordische Folkeboote

01.07.2011 – 03.07.2011

Bootsname:**Segelnummer:****Verein:****Steuermann:****Mannschaft:****Anschrift des Eigners****Straße:****PLZ, Ort:**

Haftungsausschluss

Die Verantwortung für die Entscheidung eines Bootsführers, an dem Training teilzunehmen oder sie fortzusetzen, liegt allein bei ihm, er übernimmt insoweit auch die Verantwortung für seine Mannschaft. Der Bootsführer ist für die Eignung und das richtige seemännische Verhalten seiner Crew sowie für die Eignung und den verkehrssicheren Zustand des gemeldeten Bootes verantwortlich. Der Veranstalter ist berechtigt, in Fällen höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnungen oder aus Sicherheitsgründen, Änderungen in der Durchführung der Veranstaltung vorzunehmen oder die Veranstaltung abzusagen. In diesen Fällen besteht keine Schadenersatzverpflichtung des Veranstalters gegenüber dem Teilnehmer. Eine Haftung des Veranstalters, gleich aus welchem Rechtsgrund, für Sach- und Vermögensschäden jeder Art und deren Folgen, die dem Teilnehmer während oder im Zusammenhang mit der Teilnahme an der Veranstaltung durch ein Verhalten des Veranstalters, seiner Vertreter, Erfüllungsgehilfen oder Beauftragten entstehen, ist bei der Verletzung von Pflichten, die nicht Haupt-/bzw. vertragswesentliche Pflichten (Kardinalpflichten) sind, beschränkt auf Schäden, die vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden. Bei der Verletzung von Kardinalpflichten ist die Haftung des Veranstalters in Fällen einfacher Fahrlässigkeit beschränkt auf vorhersehbare, typischerweise eintretende Schäden. Soweit die Schadenersatzhaftung des Veranstalters ausgeschlossen oder eingeschränkt ist, befreit der Teilnehmer von der persönlichen Schadenersatzhaftung auch die Angestellten – Arbeitnehmer und Mitarbeiter – Vertreter Erfüllungsgehilfen, Sponsoren und Personen, die Schlepp-, Sicherungs- oder Bergungsfahrzeuge bereitstellen, führen oder bei deren Einsatz behilflich sind, sowie auch alle anderen Personen, denen im Zusammenhang mit der Durchführung der Veranstaltung ein Auftrag erteilt worden ist. Die gültigen Wettfahrtregeln der ISAF, die Klassenvorschriften sowie die Vorschriften der Ausschreibung sind einzuhalten und werden ausdrücklich anerkannt.

Es gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Ort, Datum und Unterschrift



Das aktuelle Buch

Von Michael Hundrup

Zwei schöne Folkeboote, groß im Vordergrund, in Travemünde, zieren den Titel des neu aufgelegten Törnführers „Ostseeküste 1“ von Jan Werner. Und zurecht so, denn genau das darin behandelte Stück Ostsee von der Trave und Neustädter Bucht bis hin zur Flensburger Förde ist der deutsche Kernteil des originären Reviers unserer Folkeboote. Zwischen deutschem Ostseestrand und Dänischer Südsee machen viele von uns seit vielen Jahren sommertags ihren Segelurlaub. Also ganz klar ein wichtiger Buchtitel für uns Folkebootsegler. Aber hat sich der Törnführer in der nun vorliegenden vierten Auflage wesentlich verbessert?

Der einleitende Abschnitt über Schifffahrtsvorschriften ist ergänzt mit gut illustrierten Informationen zu Brücken-Durchfahrtssignalen und Flaggensignalen der Marine und das Kapitelchen „Abstechernach Dänemark“ ist deutlich ausführlicher geworden.

Nach wie vor ist der Fahrtenteil in die fünf großen Reviere und Routenbeschreibungen unterteilt. Beginnend mit Lübeck geht es über die Insel Fehmarn in die Kieler Förde und nach Kiel. Dann weiter zur Eckernförder Bucht und in die schöne Schlei. Mit der Flensburger Förde wird schließlich ein hervorragendes



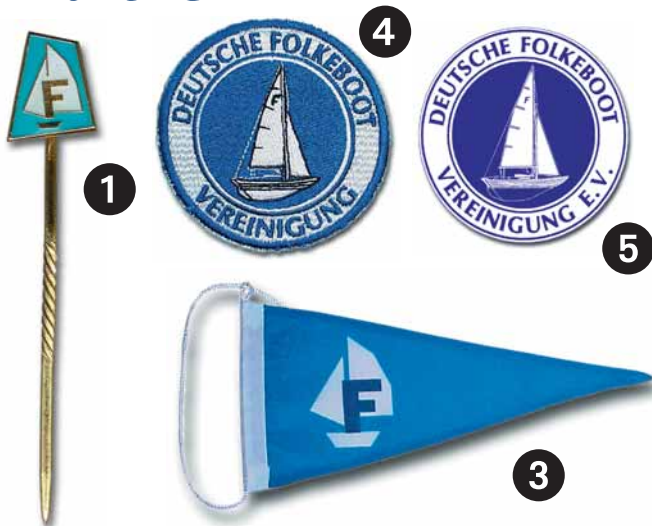
Jan Werner – Ostseeküste 1 –
Travemünde bis Flensburg
4. überarbeitete Auflage, 176 Seiten,
98 Farbfotos, 77 zweifarbige Pläne
Deliuss-Klasing Verlag, Bielefeld, 2011
(ISBN 978-3-7688-990-0), EUR 29,90

Revier erreicht, von dem aus sich ein Abstecher nach Dänemark anbietet. Zum Schluss liefert Werner die wichtigsten Infos für den schnellen Transit auf dem Nord-Ostsee-Kanal und das gemütliche Dahinschippern auf dem Elbe-Lübeck-Kanal.

Alles blieb gegenüber der zweiten Auflage grundsätzlich beim alten, übersichtlichen Konzept. Stichproben zeigen, dass es aber zahllose Aktualisierungen im Text, aber auch und speziell in den Übersichtskarten gegeben hat. Mehr Tiefenangaben, eingezogene und verlegte Tonnen, ergänzte und korrigierte Ansteuerungen, neue Serviceangebote in Marinas und ergänzte Ausflugstipps. Das erwartet man von einem neu aufgelegten Standardtörnführer. Handwerklich ordentlich, etwas mehr und bunter illustriert sowie mit einem neuen Layout und Schriftbild.

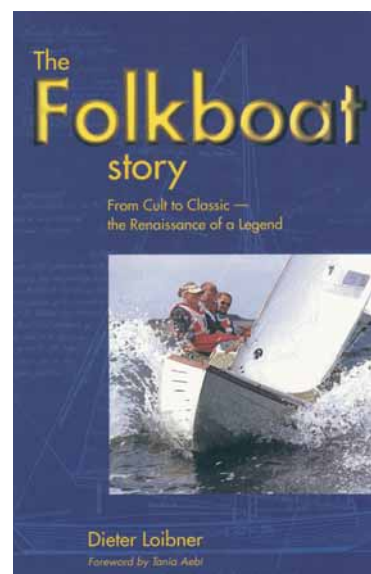
Wer „Ostseeküste 1“ noch nicht hatte und Fahrtensegeln an Deutschlands Ostseeküste plant (und nicht gerade dort zuhause ist), der kommt an diesem Törnführer kaum vorbei. Wer die dritte Auflage besitzt, muss vielleicht noch nicht nachkaufen. Wer aber die erste oder zweite Auflage im Schapp stehen hat, wird die vierte deutlich besser finden.

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



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

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



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

Alle Preise verstehen sich pro Stück sowie inklusive Porto und Verpackung.

Bestellungen bitte beim Kassenwart:

Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischem Wege unter der Rufnummer 041 01-4 61 33, Mo. - Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (Kontonummer 035 191 600, BLZ 210 700 24) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband

Die Deutsche Folkeboot Vereinigung ist der Zusammenschluss von Folkebootseglern aus der gesamten Bundesrepublik.

Unser Nordisches Folkeboot ist eine vom DSV anerkannte ausländische Einheitsklasse mit ca. 800 Booten in Deutschland und mehr als 4400 Booten in Europa.

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender

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

2. Vorsitzender

Christian Wedemeyer
Grünebergstraße 75, D-22763 Hamburg
Tel. 040/8806675, Fax 040/85403738, mobil 0171/9741571
2.vorsitzender@folkeboot.de

Kassenwart

Hans-Jürgen Heise
Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
04101/46133, miniundhilkka@kabelmail.de

Sportwart

Klaus Kahl, Dachsgang 8, 24848 Kropp,
Tel. 04624/800875,

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@snaflu.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,
chefin@folkeboot-hh.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

Mölnesee

Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12 · 53127 Bonn
Telefon 02 28/28 43 06
mail@wsuerth.de

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

FOLKE NEWS

Internationale Fachzeitschrift und offi-
zielles Mitteilungsblatt der Deutschen
Folkebootvereinigung e.V., Klassenverei-
nigung 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 Nicht-
mitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus
Versand

Nächster Redaktions- und Anzeigen- schluss ist der 15. 06. 2011

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

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

Hamburg

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

Kiel

Fritz Lübke, 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, Flens-
burg, Lübeck, Mölnesee, Schlei, Flotte
Mecklenburg-Vorpommern, Eckernförde
siehe Flotten-Obleute

INTERNET-LINK:

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



Die FOLKE NEWS wird auf chlor-
frei gebleichtem Papier gedruckt.

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

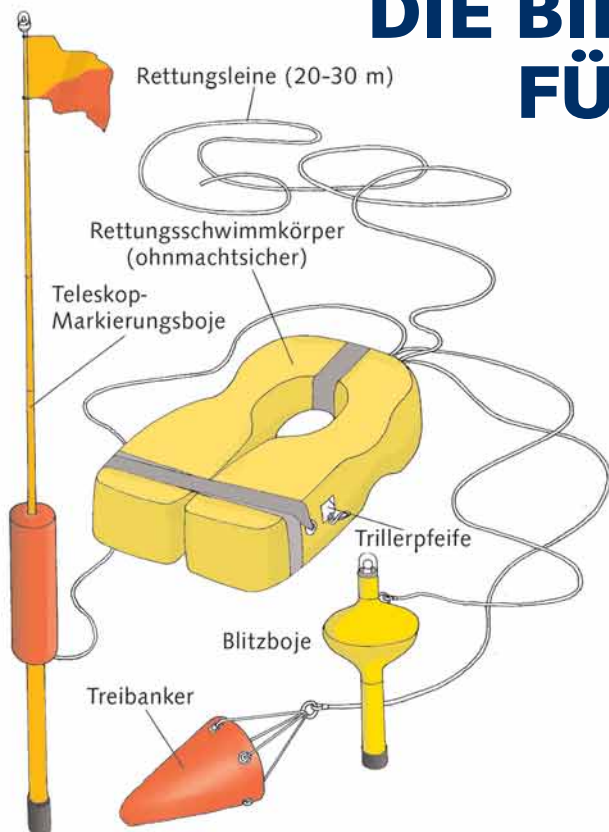
Baujahr _____

Rumpf-Baustoff ☐ Holz ☐ GFK

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

DIE BIBEL FÜR SEGLER.



Jetzt im Buch- und Fachhandel oder unter www.delius-klasing.de

Seemannschaft

Handbuch für den Yachtsport

800 Seiten • 660 Farbfotos und farbige Abbildungen

Format 16,5 x 24,0 cm • € 39,90 [D]

ISBN 978-3-7688-3248-9