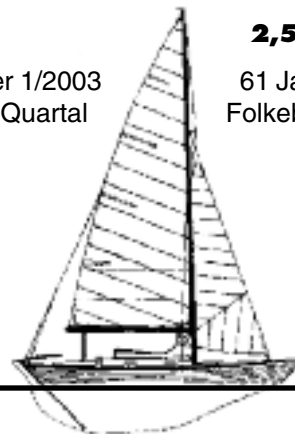


FOLKE NEWS

Nummer 1/2003
1. Quartal

2,50 €
61 Jahre
Folkeboot



• **DM 2003 in Schwerin**

Seite **4**

• **Kieler Flottengeschichte**

Seite **13**

• **Unser neuer TO „Kiki“ Goecke**

Seite **16**

Ihr kompetenter Partner für schnelle Segel, Bootstuning + Zubehör



Sothmann's Segler Service
Schwentinequelle
24619 Bornhöved
Tel.: 0 43 23 / 80 38 04
Fax: 0 43 23 / 80 49 10
e-mail: Frank@de.northsails.com



Die neue Sporteinrichtung.



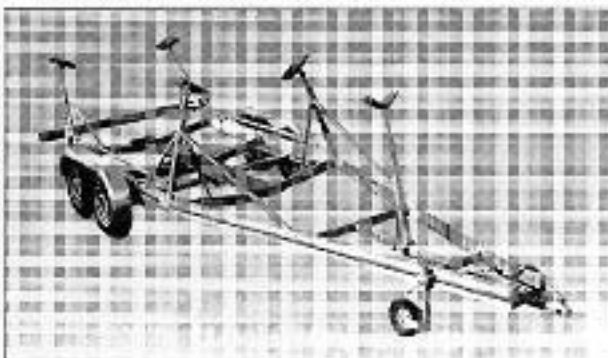
*Mit GFK-Rümpfe bester Qualität aus Folkboat Baltic Ltd.,
Estland, haben wir eine große Preissenkung vornehmen
können. Fordern Sie Prospekt und die neue Preisliste!*

Folkebådcentralen a.s
KERTEMINDE

Wir gehen voran!

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

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



Trailer, starker Charakter, sportlich, aus-
dauernd und hart im Nehmen, sucht anspruchsvol-
les Schiff für gemeinsame Unternehmungen.
Zuschriften an ...

HARBECK Ihrem Boot zuliebe

Herrmann Harbeck, Fahrzeugbau GmbH

63329 Waging am See (08681) 40 90, Fax (08681) 40 92 09

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



Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Seit Erscheinen der FolkeNews 4/2002 sind schon wieder vier Monate vergangen. Viele Dinge sind in der Zwischenzeit passiert. Das sicherlich interessanteste Ereignis im Segelsport war der Sieg der „Alinghi“ beim Americas Cup. Als ich im Fernsehen sah, wie den Neuseeländern bei Windstärke 6 und einer Wellenhöhe von einem Meter der Mast brach, dachte ich spontan „sollen die sich doch ein ordentliches Boot kaufen!“ Es wird mir bestimmt keiner von Euch widersprechen, wenn ich behaupte, dass wir uns auf unser schönes Folkeboot auch bei den beschriebenen Wetterverhältnissen verlassen können.

Im Rahmen der Vorstandsarbeit konnten wir das Problem „Zukunft FolkeNews“ mit Unterstützung einzelner Mitglie-

der (hoffentlich) zur Zufriedenheit aller lösen. Ab diesem Heft werden die FolkeNews vom Druck-Center Uwe Musack betreut. Wir freuen uns auf eine gute und konstruktive Zusammenarbeit.

Die Leser der FolkeNews bitte ich um Mitarbeit bei der Erstellung der News, sei es durch eigene Beiträge, Anregungen oder konstruktive Kritik zu Inhalt und Erscheinungsbild unserer Klassenzeitschrift.

Im Vorstand haben wir inzwischen entschieden und die Deutsche Meisterschaft 2004 nach Grömitz vergeben. Die Wettfahrten sollen vom 05. bis 10. Juli 2004 stattfinden. Das ist eine Woche vor dem Goldpokal 2004. Dieser Goldpokal wird vom Niendorfer Yacht-Club e.V. ausgetragen.

Auf Wunsch des Aabenraa Sejl Club, weise ich zur Vermeidung von Mißverständnissen an dieser Stelle daraufhin, dass der Goldpokal 2003 in Aabenraa in der 33. Woche durchgeführt wird. Außerdem muß ich Euch mitteilen, dass das Treffen Mitglieder / Flottenkapitäne / Vorstand dieses Jahr leider nicht im Rahmen der ECK-days in Eckernförde stattfinden kann, sondern während der Deutschen Meisterschaft in Schwerin stattfinden wird.

Vielleicht hat es sich noch nicht herumgesprochen, donnerstags zwischen 16 und 18 Uhr habe ich Sprechstunde – für konstruktive Kritik und Anregungen habe ich immer ein offenes Ohr. Über ein Echo von Euch würde ich mich freuen.

Denjenigen, deren Folkeboot noch nicht schwimmt

und schwabbelt, wünsche ich viel Spaß und wenig Schwielen an den Händen beim „Frühjahrsputz“, Euch und Euren Familien ein schönes Osterfest und allen Folkebootseglerinnen und Folkebootseglern einen guten Start in die neue Saison.



Euer 1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen

Wir trauern um Dr. Detlev Olowson



Am 6. Januar 2003 verstarb in Berlin der Commodore der Folkebootflotte Berlin, Dr. Detlev Olowson, im Alter von fast 84 Jahren.

Niemand wird sicherlich der Behauptung widersprechen, dass sich Detlev Olowson um das Folkeboot und seine Verbreitung wie kaum ein anderer verdient gemacht hat.

Schon sehr früh, in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts, stieg Detlev Olowson vom Nationalen 35er auf sein erstes Folkeboot, die F G 40, um. Weitere Berliner folgten seinem Beispiel. Von Anfang an bemühte sich Detlev um den Zusammenhalt der ersten Folkebootsegler und legte damit den Grundstein für die jetzt so große Berliner Flotte. Wie selbstverständlich war er damit auch Gründer und erster Flottenobmann Berlins.

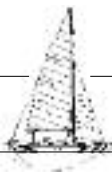
Da wegen der damaligen politischen Situation ein Start von Berlinern an der Küste nur sehr schwer möglich war, kaufte Detlev von der Kindl-Brauerei einen ausgemusterten Bier-Laster, den legendären „Schüttler“. Damit transportierte er fortan seine Schiffe, seinem ersten waren mittlerweile drei weitere Holzboote gefolgt, zu den großen Ostsee-Regatten.

Nach einem Abstecher zur Dickschiff-Segelei kehrte Detlev 1992 zum Folkeboot zurück. Er erwarb die F G 728, Bianca VII. Mit seiner großen Erfahrung mischte er noch ein paar Jahre kräftig auf der Regattabahn mit, bis er wegen seines angeschlagenen Gesundheits-

zustandes das Schiff an unseren derzeitigen Vorsitzenden Dr. Karl-Peter Nielsen verkaufen musste. Auch nach Aufgabe der aktiven Segelei blieb Detlev der Deutschen Folkeboot-Vereinigung verbunden und war weiterhin an allem interessiert, was mit dem Folkeboot zusammenhing.

Lieber Detlev, als ich 1968 Lins Folkeboot einstieg, wurdest Du nicht nur mein Hausarzt, sondern auch auf der Regattabahn mein großes Vorbild. Hab Dank, wie wir als Jüngere von Deiner großen Erfahrung profitieren durften. Wir werden Dich sehr vermissen! Gute Fahrt auf Deiner letzten Reise!

Klö



Ausschreibung für die Deutsche Meisterschaft 2003 der Nordischen Folkeboote

Veranstalter:	Deutscher Segler-Verband	Wettfahrtanzahl:	Es sind gemäß MO Pkt. 8.1 acht Wettfahrten vorgesehen
Durchführung:	Schweriner Segler-Verein von 1894 e.V. Werderstraße 120 19055 Schwerin	Bahnlänge:	Es werden 8 Wettfahrten gemäß RO 5.2 gesegelt
Wettfahrtleiter:	Michael Krumhoff	Start zur ersten Wettfahrt:	25.08.2003, 14.00 Uhr
Obmann des Schiedsgerichts:	Hans-Dieter Voss	Letzte Startmöglichkeit:	30.08.2003, 12.30 Uhr
Revier und Bahnen:	Schweriner See (Innensee)	Höchsteilnehmerzahl:	60
Wettfahrttage:	25. bis 30. August 2003 (der 30.08.2003 ist als Reservetag vorgesehen; z.B. werden am 30.08.2003 weitere Wettfahrten gesegelt, wenn am 29.08.2003 keine fünf Wettfahrten gültig sind)	Kontrollvermessung:	Kontrollvermessungen finden am 23. und 24.08.2003 statt. Während der Veranstaltung können weitere Kontrollen durchgeführt werden. Es werden keine Erstvermessungen durchgeführt.

Allgemeine Regeln und Auszug aus den Segelanweisungen

1. Die Deutsche Meisterschaft wird nach folgenden Regeln ausgesegelt:
Wettfahrtsregeln (WR) der ISAF, neueste Ausgabe,
Ordnungsvorschriften Regattasegeln des DSV neueste Ausgabe,
Segelanweisung, Ausschreibung und Programm,
vom TA des DSV bzw. der ISAF anerkannten Klassenvorschriften.
2. Gültige Messbriefe oder bestätigte Kopien müssen in Ergänzung zu Regel 78 WR zur Verfügung des Wettfahrtausschusses gehalten werden. Teilnehmende Boote müssen den Forderungen des Anhangs G der WR entsprechen.
3. Ergänzung gemäß WR
In Ergänzung zu den WR-Regel 46- muss bei Regatten der für die Führung eines Bootes Verantwortliche entweder einen gültigen DSV-Führerschein, Jüngstensegelschein, Sportsegelschein oder einen für das Fahrtgebiet vorgeschriebenen oder empfohlenen amtlichen, auch vom DSV im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ausgestellten und gültigen Führerschein besitzen. Von ausländischen Teilnehmern wird der entsprechende, in ihrem Landesverband gültige Befähigungsnachweis gefordert.
Alle Mannschaftsmitglieder müssen die Zulassungsregeln der ISAF gemäß WR, Anhang 2 erfüllen. Bei ausländischen Seglern/Seglerinnen ist die Mitgliedschaft in einem der ISAF angehörenden Verein durch dessen Bestätigung auf der Meldung nachzuweisen.
Der Veranstalter und der mit der Durchführung beauftragte Verein haften nur in dem im Meldeformular dargelegten und anerkannten Umfang.
Jeder Steuermann / jede Steuerfrau ist für die richtige seemännische Führung seines / ihres Bootes in jeder Hinsicht selbst verantwortlich.
Alle Segler/Seglerinnen müssen Schwimmwesten, nach Möglichkeit in den Farben gelb oder orange, während der Regatta bei sich führen. Der Wettfahrtausschuss behält sich vor, ihm ungeeignet erscheinende Schwimmwesten zu verbieten.
Jedes Boot muss ergänzend zu der in ihren Klassenvorschriften vorgesehene Sicherheitsausrüstung eine Schleppleine von mindestens 15 m Länge und ausreichender Stärke an Bord haben, um mehrere Boote schleppen zu können.
Die Wettfahrtleitung behält sich das Recht vor, Programmänderungen vorzunehmen. Sie werden durch Aushang bis spätestens 21.00 Uhr an der Tafel für Bekanntmachungen bekanntgegeben. Die Tafel für Bekanntmachungen befindet sich neben dem Hafenmeisterbüro des Schweriner Segler-Vereins. Die Änderungen gelten ab dem folgenden Tag.
Für jedes Boot muss eine Haftpflichtversicherung für Regatten vorhanden sein. Der Nachweis ist auf Verlangen dem durchführenden Verein vorzulegen.
4. Meldestelle
Die Meldung ist per Meldeformular des durchführenden Vereins zu richten an den
Schweriner Segler-Verein von 1894 e.V.
z.H. Kai Erichsen
Werderstraße 120, 19055 Schwerin
E-Mail: regatta@schweriner-segler-verein.de
5. Meldeschluss
Der Meldeschluss ist der 28. Juli 2003. Es gilt das Datum des Eingangs bei der Meldestelle.
6. Meldegeld
Das Meldegeld beträgt 140,00 € pro Boot und ist bis zum 28. Juli 2003 (Meldeschluss) auf das Konto des Vereins Nummer 30 104 450 bei der Sparkasse Schwerin (BLZ 140 514 62) zu zahlen. Als Verwendungszweck ist „Startgeld Meisterschaft Folkeboot“ anzugeben.
Eine angenommene Meldung wird erst durch Zahlung des Meldegeldes gültig.
Nur bei Ablehnung der Meldung wird das Meldegeld zurückerstattet.
7. Wertung
Die Deutsche Meisterschaft wird nach dem Low-Point-System gemäß WR, Anhang A gewertet. Die Zahl der Streicher richtet sich nach der MO Pkt. 10.
Deutscher Meister bzw. Deutsche Meisterin des DSV ist die punktbeste Mannschaft.
8. Preise
Preise für die Deutsche Meisterschaft gibt der DSV für die siegreiche Mannschaft sowie für den 2. und 3. Platz. Ehrenurkunden werden vom DSV für die 1. bis 6. Plätze gegeben. Die Sieger tragen den Titel:
„Deutscher Meister der Nordischen Folkeboote 2003“
Die ersten zehn Mannschaften erhalten Sachpreise. Es können Sonderpreise und Wanderpreise vergeben werden.
9. Wettfahrtprogramm
Das Programm mit Segelanweisungen kann von jedem Teilnehmer ab dem 24. Juli 2002 16.00 Uhr im Regattabüro in Empfang genommen werden.
10. Unterkunft
Stellplätze für Zelte und Wohnmobile/Wohnwagen sind unmittelbar am Veranstaltungsort vorhanden.
Beim Landessportbund M-V stehen zu günstigen Konditionen Unterkünfte zur Verfügung (Telefon 03 85/76 17 60)
Andere Unterkünfte sind über die Schwerin-Information, Telefon 03 85/5 92 52-13, Fax 03 85/55 50 94 zu erfragen.



Deutsche Meisterschaft 2003 der Nordischen Folkeboote

Der Schweriner Segler-Verein von 1894 e.V. ist in diesem Jahr mit der Durchführung der Meisterschaft in Ihrer Bootsklasse beauftragt worden.

Während die letzten Qualifizierungsregatten noch laufen, erhalten Sie die Anmeldeunterlagen für die Meisterschaftsregatta vom 24. bis 30.08.2003 in Schwerin.

Bitte füllen Sie die Anmeldung sorgfältig aus und senden sie so schnell wie möglich an den SSV zurück. Sie können auch online melden. Dazu besuchen Sie den SSV im Internet unter www.schweriner-segler-verein.de. Dort finden Sie auch weitere Informationen über den Verein. Das Startgeld für die Meisterschaft erbitten wir im voraus auf unser Konto bei der Sparkasse Schwerin zu entrichten. Als Verwendungszweck geben Sie bitte „Startgeld DM Folkeboot“ an.

Der Schweriner See ist an das europäische Kanalnetz angeschlossen. Einer An-

reise auf eigenem Kiel steht also nichts im Wege. Es gibt eine Verbindung über die Müritz in den Berliner Raum und über die Stör und die Elde zur Elbe.

Unterkünfte stehen in vielen Schweriner Hotels zur Verfügung (siehe nebenstehende Liste). Direkt an unserem Vereinsgelände haben Sie die Möglichkeit, kostenlose Stellplätze für Zelte, Wohnwagen und Wohnmobile in Anspruch zu nehmen. Falls Sie sich für das Sportlerhotel des

Landessportbundes entscheiden, nehmen Sie die Buchung bitte unter den Stichwort „Schweriner Segler-Verein“ vor. Sie erhalten dann ermäßigte Preise für Sportler und Gäste des Schweriner Segler-Vereins.

Für Regattabegleitfahrten halten wir einen Marinekutter o. ä. bereit. Anmeldungen nimmt während der Veranstaltung das Regattabüro entgegen.

Kai Erichsen
Sportwart SSV



Programm

Datum	Uhrzeit	Programmpunkt	Ort
23.08.2003		Anreise der Teilnehmer	
24.08.2003	08.00 - 18.00 Uhr	Vermessung der Boote und Segel	Bootshalle SSV, ggf. Freigelände Kran
	14.00 - 18.00 Uhr	Anmeldung der Teilnehmer	Regattagelände
25.08.2003	11.00 Uhr	Eröffnung und Steuermannbesprechung	Terrasse SSV
	12.30 Uhr	Start zur ersten Wettfahrt, 2. Wettfahrt im Anschluss	
26.08.2003	11.00 Uhr	Start zur 3. Wettfahrt, 4. Wettfahrt im Anschluss	
27.08.2003	11.00 Uhr	Start zur 5. Wettfahrt, 6. Wettfahrt im Anschluss	
28.08.2003	11.00 Uhr	Start zur 7. Wettfahrt	
29.08.2003	11.00 Uhr	Start zur 8. Wettfahrt	
	19.00 Uhr	Siegerehrung	Terrasse SSV
	20.00 Uhr	Meisterschaftsessen Live Musik	Saal/Terrasse SSV
30.08.2003		Reservetag	

Unterkünfte in Schwerin

Hotels und Pensionen

Pension Nordlicht
Apothekerstraße 2
19055 Schwerin
Tel. 03 85/55 81 50
10 Min. zu Fuß

Hotel Hospiz am Pfaffenteich
Gaußstraße 18
19055 Schwerin
Tel. 03 85/56 56 06
10 Min. zu Fuß

Etap-Hotel
Eckdrift 8
19061 Schwerin
Tel. 03 85/6 46 51 20
15 Min. mit dem Pkw

Pension am Theater
Theaterstraße 1
19055 Schwerin
Tel. 03 85/59 36 80
5 Min. zu Fuß

Crowne Plaza Hotel
Bleicher Ufer 23
19053 Schwerin
Tel. 03 85/57 55-0
5 Min. mit dem Pkw

Sportlerhotel des Landessportbundes MV
Wittenburger Straße 116a
19059 Schwerin
Tel. 03 85/7 61 76-0
10 Min. mit dem Pkw

Wohnwagenvermieter

Caravanhandel Landers
Hauptstraße 16
19230 Brandenitz
Tel. 03 88 50/2 03

Wohnwagen Sy
Bremsweg 10
19057 Schwerin
Tel. 03 85/4 84 04 44

Fa. Ingolf Zahradnik
Gartenstraße 1
19288 Fahrbinde
Tel. 03 87 53/8 14 51

Bei allen Anbietern ist gesondert zu vereinbaren, ob die Wohnwagen angeliefert und abgeholt werden sollen. Bitte Zusatzausstattung mitbestellen (z.B. Vorzelt, Gas, Verlängerungskabel)

Zimmernachweis

Schwerin Information
Zimmervermittlung
Am Markt 10
19055 Schwerin
Tel. 03 85/5 92 52 12
Fax 03 85/55 50 94
Stadtmarketing-Schwerin@t-online.de



Ranglistenregatten der Nordischen Folkeboote 2003

Qualizeitraum für die DM 2003 vom 12.07.2002 bis 11.07.2003

Regatta	Von	Bis	Revier	Flotte	Faktor	Verein
Frühjahrsregatta Essen	26.04.03	27.04.03	Baldeneysee	Essen	1,15	YCRE
Elbe Auftakt Regatta	26.04.03	27.04.03	Elbe	Hamburg	1,00	SVAOe
Goldplakette Tegel	26.04.03	27.04.03		Berlin	1,10	JSC
Mailüftchen	03.05.03	04.05.03	Baldeneysee	Essen	1,25	EYC
Tegeler Kanne	03.05.03	04.05.03	Berlin		1,10	SVT
Glückstadt-Regatta	03.05.03	04.05.03	Hamburg		1,00	NRV/HSC
Elbe Pokal	03.05.03	04.05.03	Mühlenb.	Hamburg	1,10	BSC
Maibock	17.05.03	18.05.03	Lübecker Bucht	Lübeck	1,10	LYC
Dr. Sparr-Preis	17.05.03	18.05.03		Berlin	1,25	SV03
SCU Regatta	17.05.03	17.05.03		Hamburg	1,00	BSC
Schleipokal	24.05.03	25.05.03	Schlei,Große Breite	Schlei	1,35	SSC
Gothenschild	24.05.03	25.05.03		Berlin	1,30	SCG
Elbe-Damm-Regatta	24.05.03	25.05.03		Hamburg	1,15	MSC
Eckernförder Frühjahrsregatten	31.05.03	01.06.03	Eckernförder Bucht	Eckernförde	1,35	SCE
Trudelmauspokal	14.06.03	15.06.03	Bülk	Kiel	1,25	Flotte Kiel
Kieler Woche	21.06.03	24.06.03	Stollergrund	Kiel	1,50	KYC
Staader Pokalregatta	28.06.03	29.06.03		Bodensee	1,15	
Meersburger Pokalregatta	12.07.03	13.07.03		Bodensee	1,25	
Travemünder Woche	24.07.03	26.07.03	Lübecker Bucht	Lübeck	1,30	LYC
Goldpokal	12.08.03	16.08.02		Aabenra	1,60	ASC
Berolina Cup	16.08.03	17.08.03		Berlin	1,00	SVST
„Zeller Folkeboot Pokal“	16.08.03	17.08.03	Bodensee	Bodensee	1,10	
Blaues Band	23.08.03	23.08.03		Hamburg	1,00	SVN
Elb-Auf-Wettfahrt	24.08.03	24.08.03		Hamburg	1,00	SVWS
Deutsche Meisterschaft	25.08.03	30.08.03	Schweriner See		1,55	Schwerin
Essener Segelwoche	30.08.03	31.08.03	Baldeneysee	Essen	1,15	YCRE
Niendorfer Kielboot Regatta	06.09.03	07.09.03	Lübecker Bucht	Lübeck	1,15	NYC
Flottenmeisterschaft Kiel	06.09.03	07.09.03		Kiel	1,25	
Jeantex-Sand Regatta	06.09.03	07.09.03		Hamburg	1,25	BSC
Berliner Meisterschaft	12.09.03	14.09.03		Berlin	1,35	SV03
Bruno Splieth Pokal	13.09.03	14.09.03		Kiel	1,20	
Kressbronner Herbstregatta	13.09.03	14.09.03		Bodensee	1,20	
Pagensand-Regatta	13.09.03	13.09.03		Hamburg	1,00	SCOe
Flensburger Pokalregatten	20.09.03	21.09.03	Flensburger Förde	Flensburg	1,20	FSC
Möhnesepokal	20.09.03	21.09.03	Möhnesee	Möhnesee	1,10	YCM
Sanduhr-Regatta	20.09.03	21.09.03		Hamburg	1,00	MSC
Senatspreis der Niederelbe	20.09.03	20.09.03		Hamburg	1,00	BSC/ASV
Elbe Ausklang	21.09.03	21.09.03		Hamburg	1,00	SVAOe
Flottenmeisterschaft Essen	27.09.03	28.09.03		Essen	1,25	YCRE
Flottenmeisterschaft Möhnesee	03.10.03	05.10.03		Möhnesee	1,15	
Konstanzer Schlußlicht	04.10.03	05.10.03		Bodensee	1,20	
Letzte Pötte	11.10.03	12.10.03	Baldeneysee	Essen	1,15	SCN
Rolling-Home	25.10.03	26.10.03		Berlin	1,30	SCA



Leserbriefe an die Redaktion

Jo Koepelmann schreibt:

Sehr geehrter Damen und Herren, liebe Folkeboot-Segler, vielleicht kann mir auf diesem Wege geholfen werden?

Im letzten Herbst habe ich ein 1964 gebautes Touren-Folkeboot aus Süd-Schweden, bzw. ursprünglich wohl mal aus Dänemark, erstanden. Da der Eigentümer leider verstorben ist und seine Angehörigen sich nicht für die Segelei interessieren, konnte man mir leider keine Angaben zur Herkunft und vor allem zur Bauwerft des Bootes machen. Nun habe ich die Hoffnung, dass mir ihr Sachverstand vielleicht weiterhelfen könnte, um zu erfahren, welche Werft Boote diesen Typs mal gebaut hat. Wie gesagt, das Boot wurde 1964 gebaut, hat einen höheren und längeren Kajütaufbau und ursprünglich war auch mal ein Motor unterhalb des Cockpits fest eingebaut, welcher nun aber leider fehlt. Vielleicht können Sie mir sogar verraten, was für Motoren damals eingebaut wurden, oder was sich heute als Motorisierung anbieten würde.

Aufgrund der Tatsache, dass der derzeitige Ovatrol-Anstrich seiner Aufgabe nicht mehr gerecht wird, soll das Boot eine neue Lackierung bekommen. Daher würde ich weiterhin noch gerne wissen, ob Sie einen Lackanstrich empfehlen können, der das Holz schützt, dabei aber nicht zu starr aushärtet.

*Vielen Dank für Ihre Hilfe und Unterstützung im Vorwege!
Mast- und Schotbruch!*

Jo Koepelmann, Hamburg



Dänisches Folkeboot-Register erschienen

Pünktlich zum Saisonende haben unsere dänischen Folkeboot-Freunde in ihrem Jahrbuch ein komplettes Bootsregister sämtlicher jemals in unserem nördlichen Nachbarland registrierten Folkeboote veröffentlicht.

Das Register enthält neben der Boots-Nummer auch das Baujahr, den Bootsnamen, die Bau-Werft sowie den Eigentümer bzw. das Land, in das das Boot verkauft wurde.

Es beginnt mit der legendären Nr. 1 „Peter Pan“, die

wir bereits aus unserem Jubiläumsheft zum 60. Geburtstag unseres Folkebootes kennen, die 1943, mitten im 2. Weltkrieg, bei Børresen in Vejle gebaut und später in die USA verkauft wurde.

Folkeboot D 2 „GIL“, Baujahr 1941, auf der Sverre-Werft AB in Göteborg erbaut, steht heute als Beispiel legendären Yacht-Bootsbaus im Holz-Schiffs-Museum Valdemars-Schloß in Tasinge, Svendborg.

Interessant, dass in Dänemark trotz der vielen Glasfibe-

Bauten von Folkeboot-Centralen immer noch eine stattliche Anzahl liebevoll restaurierter Holzfolkeboote gerade von jungen Seglern gesegelt und instand gehalten wird.

Dass auch neue, wunderschöne Holz-Folkeboote trotz ihres relativ hohen Preises nach wie vor beliebt sind beweist die letzte dänische Bau-Nummer, D 1125: Es handelt sich um die „PADMINI“ von der Begre-Werft auf der schweizer Seite des Bodensees.

DAS NORDISCHE FOLKEBOOT VON BRANDT- MØLLER



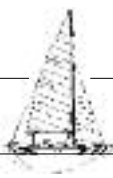
NEW FUNCTION - NEW CLASSIC - CLASSIC WOODEN NORDISCHE FOLKEBOOTE

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

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

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





Auch ohne Modetrends ein Messeschlager Fan-Gemeinde der Folkeboote trifft sich seit 24 Jahren bei der hanseboot

T. Dirks aus Offenbüttel übersandte uns folgenden Beitrag von Cornelia Müller, in dem sie ausführlich über die Präsentation des Folkebootes von E. Andreasen, Folkeboot-Centralen, berichtete.

Sie geht auch auf die Unterstützung durch Mitglieder der DFV wie Horst Kruse u.A. ein, die wie bekannt seit vielen Jahren Eriks Folkeboot-Verkauf auf der hanseboot uneigennützig unterstützen.

Hier der Bericht von Cornelia Müller im Original:

Warum fährt einer zur Messe? Weil Neuheiten neugierig machen! Aber es gibt Ausnahmen, auch bei der hanseboot in Hamburg. Da gibt es eingefleischte Messegänger, die eigentlich nur das eine wollen: Sehen, was sie seit Jahrzehnten kennen und was sich auch im nächsten Jahrzehnt nicht ändert. Mit anderen Worten: Freunde des Fossils oder Traditionalisten. Am Stand des Nordischen Folkeboots in Halle vier haben sie ihren jährlichen Treff. Nebenan, bei der kleinen neuen Västbris, gehen sie in diesem Jahr zum Gucken fremd: Das 6,15-Meter-Boot sieht nämlich aus wie von gestern...

Pflichttermin in Halle vier, das ist man der Folkeboot-Familie schuldig. „Viel Platz für zwei, bequem für den mehrwöchigen Urlaub auch mit Kindern“, lässt sich der junge Mann von dem älteren Herrn väterlich einweisen. Irgendwann winkt der Youngster ab: „Ich habe ein Folkeboot, ich kenne den Luxus der 7,64 m Länge!“

Folke-Segler Horst Kruse aus Schleswig, seit vielen Jahren während der Bootsausstellung Mitarbeiter des dänischen Folkeboot-Stands, und der junge Herr, der sein Sohn sein könnte, nicken sich wie alte Freunde zu, und dann nähert

sich, wie immer, der Chef. „Hast du unsere Neuheit gesehen?“, fragt Erik Andreasen, Gründer der Folkebåd-Centralen, bohrend. „Badeleiter mit Schraubbeschlag! Brauchst du im Sommer 2002 unbedingt...“ Gelächter, der Witz ist angekommen.

Was das Publikum seit 24 Jahren bei der Bootsmesse und seit 15 Jahren in derselben Ecke von Halle vier geboten bekommt, ist eigentlich von vorgestern: Fast 60 Jahre alt ist die Konstruktion dieses ursprünglich als kleine, sportliche Familien-Segelyacht konzipierten „Volksbootes“. Das 1942 aus einem skandinavischen Wettbewerb hervorgegangene, geklinkerte Holzboot entwickelte sich zum Renner. Die Regattaszene – erstmals traten dänische Folkeboote 1957 bei der stürmischen Kieler Woche an und ließen die Wettfahrtleitung über die Segelleidenschaft staunen – schoss sich auf den Langkieler ein. Fortan durfte nichts mehr verändert werden.

1976 brach trotzdem die Neuzeit über das Traditionsboot herein: Erik Andreasen von der Insel Fünen, der bei der inoffiziellen Folkeboot-Weltmeisterschaft 1975 den Goldpokal geholt hatte, durfte von seinem Siegerboot eine Kunststoffform nehmen. Die Kieler Woche segelte er außer Konkurrenz und bewies, dass ein in Klinkerform gegossener Rumpf gleichen Gewichts dasselbe Seeverhalten zeigt. 1977 ließ der Skandinavische Segelverband das zwei Tonnen schwere GFK-Boot mit Holzmast für

die Klasse zu. „Seit 1978 bauen wir das Boot so“, sagt Andreasen grinsend. „Also seit gestern.“ Ehefrau Lotte, auch Folke-Regatta-Seglerin, hat da etwas einzuwenden: „Denk an die Badeleiter...“ Stimmt. Jedes Jahr wartet die Folkebåd-Centralen mit einer Überraschung auf, die im Messemaßstab keine ist. Aber sie reizt die Fan-Gemeinde Jahr um Jahr zu Wetten, was es wohl sein mag: Ein neuer Beschlag, eine Aufholvorrichtung für den Außenborder, anders gemusterte Kojenpolster und ein echter „Knaller“? Der Blister war so einer: Das Lichtwindsegel hält den untertakelten Oldie auch bei Fast-Flaute in Fahrt. Da staunen selbst die, die von „Floßboot“ reden.

Aber diesmal, ein Jahr vor dem silbernen Werftjubiläum, hat das Nordische Folkeboot zumindest optisch Konkurrenz: Ein paar Schritte weiter wirbt auch ein deutscher Bootsbauer mit einer skandinavischen Bootsform vergangener Tage. Die GFK-Neuaufgabe nach alten Muster, mit der Sebastian Fungler aus Kempen in Nordrhein-Westfalen sich einen Traum vom Mini-Langkieler mit Holzausbau nach Folke-Art erfüllt hat, lockt die Getreuen vom „Mister Folkeboot“ zum Schauen an.

Andreasen bleibt gelassen. „Das ist nur für Seen. Kerterminde hat schon 900 Boote Vorsprung, in ganz Europa segeln 4.400 Folke herum.“ Außerdem hat der Chef vorgesorgt. Er plant 2002 die Revolution: Er will ein Motorboot in alter Optik auf den Markt bringen...



Ob Fahrten- oder Regattasegel – Für Ihr schnelles Folkeboot:

Beilken Segel

Beratung, Verkauf und Reparatur-Service in eigener Werkstatt



HUSTAN SEGELTECHNIK-TEAM
Jörg Hustan Segelmachermeister
Berlin/Brandenburg
Mühlenstr. 5, D-14979 Großbeeren
Telefon 033701/56605 · Fax 56606



Ihr ganz persönlicher Segelmacher

Beilken



Neues von den Folke-Junior-Booten Hartwig Sulkiewicz berichtet

Dänische Werft baut wieder Junior-Folkeboote!

Am 30. Oktober 02 erhielt ich zu meiner großen Freude von Torben Schulz Jensen, unserem 2. Vorsitzenden der Folke-Junior-Vereinigung (J-Klubben) aus Horsens DK die Nachricht, dass endlich eine Werft in Skive DK neue Boote unserer schönen Klasse bauen will.

Das erste Boot soll auf der Ausstellung im Febr. 2003 in Fredericia zu besichtigen sein. Der Preis beträgt ca. 90.000 DKr für die segelfertige Basisversion.

Ich meine, ein wichtiger Schritt zum Erhalt unserer Klasse! Weitere Informationen folgen bzw. sind über mich zu bekommen.

Folke-Junior vom Blitz getroffen

Björn Poulsen aus Apenrade hatte wirklich Pech. Er wollte mit seiner J201 an der Dänischen Meisterschaft in Horsens teilnehmen, als sein Boot während eines heftigen Gewitters im Hafen vom Blitz getroffen wurde.



Zum Glück kamen keine Personen zu Schaden, dennoch war der Sachschaden beträchtlich: Die Windex war zu einem Klumpen zusammengeschmolzen, der Steven explodiert, drei Planken herausgeschlagen und Kupfernieten geschmolzen. Gute Freunde vom Bönnerup Segelclub liehen ihm ein anderes Boot für die Meisterschaft.

Svendborg Classics

Die Junior-Boote haben es den anderen in Svendborg gezeigt: J 418 wurde Gesamtsieger, J 333 belegte den 3. und J 418 den 8. Platz.

Die Bahn war mit Rücksicht auf die größeren Boote lang ausgelegt (9 Seemeilen). Insgesamt nahmen 44 Boote teil, verteilt auf 19 unterschiedliche Klassen. Zum ersten Start am Freitag hatten wir zu meiner Freude wenig Wind, da ich allein segelte. Wir starteten gemeinsam mit den Folkebooten. Alle hatten etwa die gleiche Fahrt. Erst auf der

letzten Kreuz versiegelte ich mich total und konnte nur noch drei Boote wieder einholen. J 418 Torben und Rasmus siegte. Beim zweiten Start hatte der Wind zugelegt, reichlich für Einhandsegler! Zum Glück erhielt ich Unterstützung von Per Rosel und seiner netten Freundin Anne.

Bei einem fixen Wendemanöver fand ich mich zu meiner Überraschung nur noch an der Großschot hängend im Wasser wieder. Per, der mir den Rücken zugewandt und von allem nichts bemerkt hatte, beschwerte sich über das ins Cockpit eindringende Wasser. Rasch wurde ich wieder an Bord gehievt. Insgesamt siegten wir noch an diesem Tag, mit 10 Minuten Vorsprung gegenüber J 418.

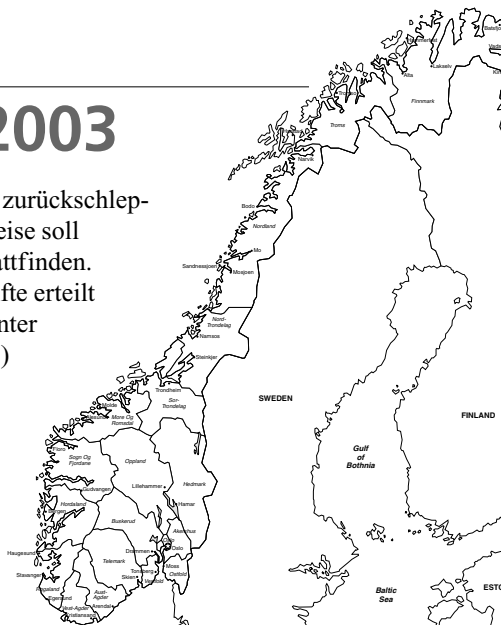
Das abendliche Fest auf Valdemars Schloss stand ganz im Zeichen der Folke-Junior-Boote: J 418 wurde Gesamtsieger und J 333 Dritter.



Norwegenfahrt 2003

Wollten Sie schon immer mal eine Woche mit einem Folkeboot bei den Lofoten oder in der Barentsee segeln und/oder angeln? Jetzt können Sie sich diesen Traum erfüllen, wenn Sie eine Zugmaschine mit 3t Anhängelast besitzen und das Folkeboot auf seinem Harbeck-Trailer vom Gipfelpunkt der Norwegenfahrt, der durch das Wetter bestimmt wird,

nach Schleswig zurückschleppen. Die Heimreise soll Ende August stattfinden. Weitere Auskünfte erteilt Volker Griese unter Telefon (0 46 21) 2 14 13



Schnelle Segel für Ihr Folkeboot

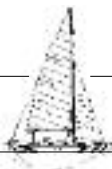
...finden Sie neben Regattaerfolgen, Trimmipps und Preisen unter: haase-segel.de



HAASE SEGEL

Der Segelmacher Ihres Vertrauens.

Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde
Telefon 04502/2038 • Telefax 04502/2315
www.haase-segel.de • www.banks-sails.de
E-mail: info@haase-segel.de



Hein-Dahlinger-Cup der Folkeboote in Laboe

Anfang der Ferien musste ich eine schwere Entscheidung treffen: Soll ich die „Opti-Regatta“ in meinem BoSV mit segeln oder bei der Folkeboot-Regatta in Laboe anlässlich des Hafenfestes meine Familie unterstützen?

Ich entschloß mich dann doch schweren Herzens dazu, Folkeboot zu segeln und bei einem eventuellen Preis mit beteiligt zu sein. Denn: Für den Opti bin ich leider zu schwer und es wird immer schwieriger für mich, einen der vorderen Plätze zu bekommen.

Wir fuhren über Brasilien und Kalifornien nach Strande, um unser Folkeboot „Borte men Blästen“ nach Laboe zu segeln. Als wir in Laboe ankamen, war dort Hafenfest und schon ziemlich viel los. Um 12.00 Uhr war Steueremannsbesprechung.

Vor Laboe am alten Signalmast war Start. Es wurde vor dem Wind gestartet. Es ging zur Fahrwassertonne 6 weiter zur Tonne 4 und Ansteuerungstone Marina Wentorf. Dieses waren Vorwind bzw. Halbwind-Kurse. Von Marina Wentorf ging es bei flauem Wind an die Kreuz. Dann mussten wir an Tonne 6 durch ein Tor und ins Ziel segeln. Als Mama, Papa, Fabian und Ich zum Start segelten, fragte uns Georg Nissen, der bekannte Bootsbauer:

„Geht das denn, eine Regatta zusammen mit der Familie zu segeln?“ Papa sagte: „Kerl“ und leise zu uns: „Der hat ne Ahnung.“ Nach dem Start waren wir fünfter. Wir fuhren vor dem Wind. Ich musste den Spinnakerbaum bedienen. Nach der Tonne 4 hatten wir Flaute. Alle standen fast, doch ein Boot schob sich durch die anderen Boote: Wie ich es beim Optitraining gelernt hatte, machten wir auch auf dem Folkeboot Leetrimm. Ich gab meinem Papa den Tipp doch eine Leekurve zu fahren. Es klapperte. Wir holten in der Flaute vom fünften auf den zweiten Platz auf. Die Freude war groß. Nun mussten wir kreuzen. Sollten wir den Führenden angreifen oder den zweiten Platz verteidigen? Ich sagte zu meinem Papa: „Wir greifen an. Du wirst schon die richtigen Kreuzschläge machen.“ Der Führende fuhr nach links unter die Steilküste und wir nach rechts Richtung Kieler Leuchtturm dem Wind entgegen. Als der Wind kam, wendeten wir und konnten das Tor gut anlegen. Leider war das hinter uns liegende Folkeboot an uns vorbei gezogen, aber den Führenden hatten wir abgehängt. Es wurde bis ins Ziel noch einmal richtig aufregend, weil wir sehr viele Wenden machen mussten. Ich beobachtete unsere Gegner und konnte Papa den richtigen Zeit-

punkt zur Wende sagen. Im Ziel waren wir ZWEITER.

Die Preisverleihung nahm Hein Dahlinger vor. Mein Bruder Fabian und ich bekamen auch einen Preis. Wir waren sehr stolz. Das war der Samstag. Am Sonntag war das Laboer Buddelgriepen unter dem Motto: „Lieber hell und zweiter, als kaputt und breiter.“

Nach dem Auslaufen aus dem Laboer Hafen unter Segel mussten folgende Aufgaben gelöst werden: Ein Nautikquiz, Signalflaggenquiz und Buddelgriepen.

Beim Nautikquiz waren z.B. Fragen wie diese zu lösen:

- Wo kommt der Name Laboe her ?
- Was sind Püttings?
- Wie heisst das Schiff von Arved Fuchs?

Es wurden 3 Antworten vorgegeben.

Bei den Signalaufgaben wurden von dem Oldtimerschiff „Vineta“ verschiedene Flaggensignale (meist aus der Seefahrt) gezeigt. Leider fehlte uns das Flaggen-ABC, doch wir haben mit Logik und etwas Schummeln auch diese Aufgabe gemeistert.

Buddelgriepen

In unregelmäßigen Abständen warf die Besatzung der Vineta Buddeln ins Wasser. In jeder Buddel befand sich ein Zettel mit einer Nummer. Nun ging es daran, diese Buddeln – am besten mit Käschern – aufzufischen. Der Bootsmann der „Fortuna“ sprang sogar mit Trockenanzug hinter den Buddeln her. Leider fischten wir nur zwei Buddeln aus dem Wasser und meine Mutter war schon ziemlich sauer, dass wir sie nicht mehr erwischen konnten. Doch wie sich bei der Siegerehrung herausstellte, fischten wir die Buddeln mit den höchsten Nummern heraus. Diese hohe Zahl führte dann dazu, dass wir den dritten Platz erzielten.

Das Boot mit den meisten Flaschen freute sich zuerst riesig, dass sie besser als wir waren, doch die Summe dieser Zettel war nicht so hoch wie unsere.

Es war eine lustige, erlebnisreiche und erfolgreiche Regatta und wir freuen uns schon auf das nächste Jahr. Wir werden bestimmt wieder dabei sein.

Felix und Fabian Gade

Eine Bitte der Redaktion

Liebe FolkeNews-Leser!

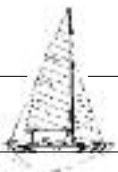
Ihr wisst, wir freuen uns über jeden Beitrag. Aus Zeitgründen können wir nicht jeden Beitrag immer erst überarbeiten, um ihn dann noch rechtzeitig über den Computer per E-Mail oder Diskette an den Produzenten der FolkeNews, weiterzuleiten.

Daher bitten wir Euch, das Material uns schon im Vorfeld per E-Mail, auf CD oder auf Diskette zuzusenden, um den unnötigen Mehraufwand in Grenzen zu halten

Herzlichen Dank für Euer Verständnis

Euer Redaktions-Team





Regattapremiere mit ungewöhnlichem Ausgang

Was machst du, wenn dir bei Frost das Mini-Folkeboot wegsegelt? Rein ins Gummiboot und hinterher! Genau. Oder lieber doch nicht. Lies mal:

Unter dem Weihnachtsbaum ein Mini-Folkeboot, gebaut von Heino Peters und Knut Nommels. Welche Überraschung! Sofort packte mich das Segelfieber. Leider konnte ich wegen Zeitmangel und Eisgang kaum üben. Deswegen war ich bei meiner ersten Regatta in Kiel schon froh, wenn ich nicht zu viele Boote behinderte und die Runden zu Ende bringen konnte. Zur letzten Glühfix-Regatta in Eckernförde kam ich schon besser vorbereitet. Mehr trainiert, neue Segel gebaut, Batterien geladen und voller Vorfreude hingefahren – endlich richtig mitmachen!

Hinkommen, auspacken, Rein ins Wasser, ein paar Trainingsschläge. Und dann auf der ersten Regatta-Kreuz: Wie enttäuscht war ich, als das Boot nicht die Wende fahren wollte, um mit Backbordbug auf das Luvfass zu steuern. Na und dann machte sich das Boot auch schon auf den Weg zur Mitte der Eckernförder Bucht. Was sollte ich nun machen? Rein ins Gummiboot und kräftig rudern hinterher. Anfangs habe ich auch noch Raum gutgemacht, aber je weiter wir in die Bucht kamen, desto stärker wurde der Wind und desto schneller auch das Mini-Folke. Die Regattabahn lag sicher schon ein Kilometer achteraus.

Verdammt! Just als ich entschied, nicht zurück, sondern querab an den Strand zu rudern, rief Heino Peters mich sehr besorgt auf meinem Handy an. Was ich eigentlich vorhätte? Recht hatte er ja.

Ich also kräftig Kurs Strand gerudert. Bloß: Der flache Strand mit Gischt entpuppte sich als 50 Meter Eisbarriere. Hmm... Da musste ich mich also zentimeterweise durch den Eisbrei kämpfen. Am Strand standen einige Regatta-Teilnehmer und versuchten mir zu helfen. Unter gemeinsamer Anstrengung bin ich durchnäßt, aber happy, dann doch endlich an Land gekommen. Die allgemeine Anteilnahme hat mich sehr positiv berührt, zumal ich ja auch den ganzen Regatta-Ablauf durcheinander gebracht habe.

Also. Ich gerettet, Boot aperdü. Sofort habe ich das ganze Südufer abgesucht: nichts! Ich war sehr niedergeschlagen. Nach der Regatta haben viele der Segler auch vom Nordufer aus gesucht: nichts! Lediglich Spaziergänger mit einem Fernglas hatten mich auf der Bucht und das Boot in der Nähe Kiekut, in der südlichen, inneren Ecke der Bucht, gesehen. Das war zu dem Zeitpunkt der Sichtung aber schon lange her. Die beruhigenden Worte „Du bekommst



Dein Boot bestimmt wieder!“ waren da nicht wirklich tröstlich. Bloss: Wie sollte ich wieder an mein Boot kommen?

Am Montag rief ich bei der Eckernförder Zeitung an. Anstelle lange Überzeugungsarbeit für eine Story leisten zu müssen, war ich schwupdiwupp mit einem Redakteur verbunden: ein Herr Kurt Krause habe angerufen und von dem Fund eines Modellbootes berichtet. „Wir haben gleich ein Foto gemacht und am Dienstag werden wir mit einem kleinen Artikel den Verlierer suchen.“ Das war nun nicht mehr nötig. Welche Freude, mein Mini-Folke ist wieder da! Ich habe natürlich gleich Herrn Krause angerufen. „Ja“, sagte der, „es kam direkt

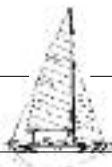
auf mich zu. Und dann habe ich gedacht, es wäre doch schade wenn das Boot an einem Stein kaputt geht. Ich habe mich auf einen kleinen Felsen gestellt und als es dicht genug bei mir war, die Mastspitze ergriffen und es an Land gebracht.“ Nachdem wir uns eine Weile unterhalten hatten, fragte mich Herr Krause plötzlich: „Sagen Sie, wieso rufen Sie denn schon heute an? Der Artikel erscheint doch erst morgen!“ Irgendwie kam er mir enttäuscht vor. Na, seinen Artikel hat der Retter dann aber noch bekommen. Sogar mit Foto.

Mini-Folke-Bauer Knut Nommels hat mir das Boot dann netterweise abgeholt und gleich auf Herz und Nieren geprüft. Zum Glück war nichts kaputt. Mir ist zum Glück auch nichts passiert, und das ist recht erstaunlich: Wer im Gummi-Badeboot im Winter bei schneidendem Wind und eisigem Wasser über die Förde paddelt, kann sich glücklich schätzen, wieder heil an Land gekommen zu sein.

Meine Lehre aus der ganzen Geschichte: Lieber das Boot segeln lassen, als sich selbst und andere in Gefahr zu bringen!

Heino Haase





Goldpokal 2003 für Nordische Folkeboote – in einer geänderten Ausgabe

Der Aabenraa Sejl Club heisst dich zu den diesjährigen Wettfahrten um den Goldpokal willkommen, die von Dienstag dem 12. August, bis Sonnabend, dem 16. August, durchgeführt werden.

Bei der diesjährigen Form der Wettfahrten haben wir ein wenig an der Tradition gerüttelt und sie vom Juli in den August verlegt. Gleichzeitig vermindern wir die Anzahl der Wettfahrttage von fünf auf vier und nutzen das Wochenende für die Regatten.

Dieser „drastische“ Eingriff des Klubs in eine alte, traditionsreiche Wettfahrt hat sei-

nen Grund in unserem Wunsch, die Tendenzen der Zeit zu beachten, dass man flexibel und auch in der Lage sein möchte, die vielen anderen Angebote wahrnehmen zu können, die sich heutzutage dir und deiner Familie bieten.

Wir glauben nämlich, durch einen etwas grösseren zeitlichen Abstand zwischen den grossen Regatten der Klasse, nämlich der Kieler Woche, der Dänischen Meisterschaft und dem Goldpokal, wird es mehr Seglern möglich sein und sie werden grössere Lust verspüren, mehrere dieser Wettfahrten in die Sommerplanung einzubeziehen und gleich-

zeitig die Familienferien angemessen zu berücksichtigen.

Die Reduzierung der Anzahl der Wettfahrttage und ihre Platzierung bedeuten, dass du und die Familie nun für euren geschäftigen Alltag freier disponieren könnt. Es werden je zwei Wettfahrten am Mittwoch und Freitag und je eine am Donnerstag und Sonnabend durchgeführt, danach wird der Goldpokal dem Klub des Siegerbootes während eines Festbanketts am Samstag Abend überreicht.

Wir hoffen natürlich, dass diese Beschlüsse wohlwollend von den Seglern aufgenommen werden und dass

wir wirklich viele von euch im August in Aabenraa zu den Wettfahrten auf unserer Förde begrüßen können, wo wir die natürlichen Gegebenheiten dazu nutzen wollen, die Regattastrecke so nah wie möglich am Basishafen zu platzieren.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Wojtczak
Aabenraa Sejl Club
Tel.+45 7462 6209
jwconsult@vip.cybercity.dk



Neuer Pressewart DFV gesucht

Liebe Folkeboot-Freundinnen und Freunde!

Um unsere Pressearbeit und Mitgliederentwicklung auf bewährtem Niveau zu erhalten bitte ich euch, um Meldungen für dieses Amt aus dem Norden, da eine enge Zusammenarbeit mit der Firma Druck-Center Uwe Mussack aus Niebüll, dem Produzenten dieser News, erwünscht und eine räumliche Nähe im Interesse einer engen und erfolgreichen Zusammenarbeit die optimale Voraussetzung für ein gutes Resultat darstellt.

Bis zur Jahreshauptversammlung werde ich dieses Amt noch fortführen, bitte aber schon jetzt um Meldungen interessierter Mitglieder, damit die Übergabe reibungslos erfolgen kann.

Die Voraussetzungen für den Job:

- Spaß am Folkeboot
- Spaß am Schreiben
- Dickes Fell
- 1 Heim-Büro mit Fax und Computer sowie Regale für das umfangreiche Archiv



Unser bisheriger
Pressewart
Hans-H. Hansen

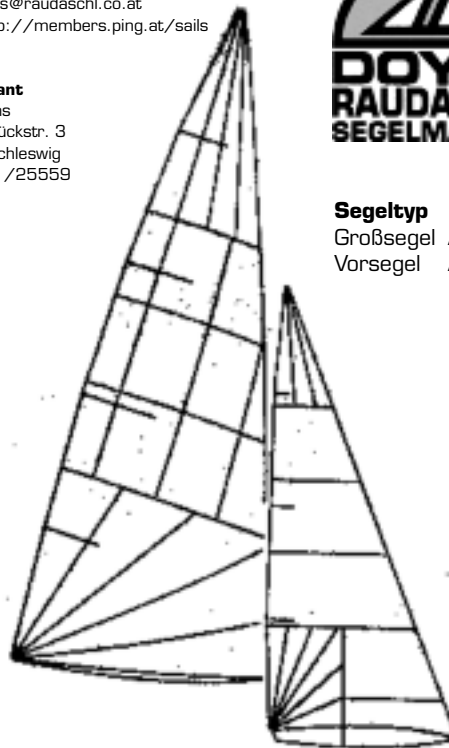
Hubert Raudaschl Gesellschaft m.b.H.

Telefon: 06138/2333, 3053
Telefax: 06138/3053-40
E-Mail: sails@raudaschl.co.at
<http://members.ping.at/sails>

Repräsentant
Walter Muhs
Münchenbrückstr. 3
D-24837 Schleswig
Tel.: 04621/25559



Segeltyp
Großsegel A20BRV
Vorsegel A21KSR



Raudaschl-Folkeboot-Segel seit über 30 Jahren
Mehrfach Goldpokal und Kieler Woche Sieger
über 20 Deutsche Meisterschaften

DIE QUALITÄT DER ERFOLG DAS VERGNÜGEN



Mit diesem Beitrag geht unser „Special“ über die Historie der Folkeboot-Flotten der DFV zu Ende.

Wir danken allen Mitwirkenden für ihr Engagement. Die zahlreichen Informationen und Fotos dokumentieren eindrucksvoll das Freizeit-Engagement der Folkeboot-Freundinnen und Freunde über einen Zeitraum von mehr

als vierzig Jahren in Deutschland.

Vieles, was sonst unwiederbringlich verlorengegangen wäre, konnte so für immer noch gerade rechtzeitig vor dem Vergessen gerettet werden. Auch unser Jubiläumsheft, das zum 60. Geburtstag des Folkebootes und zum 40. Bestehen der DFV erschienen ist, sowie das ultimative, in

englischer Sprache erschienene Buch von Dieter Loibner „The Folkboat-Story“, wäre ohne dieses Engagement, um das uns viele andere Bootsklassen beneiden, nie zu Stande gekommen.

Und nun viel Vergnügen mit der Geschichte unserer Kieler Flotte aus erster Hand:

So hat Bruno Splieth beispielsweise mehrere Male ein Pressesegeln mit anschließendem Fischessen im „Puls-Hotel“ in Strande durchgeführt. Im Übrigen wurde das Folkeboot insbesondere durch Hein Dahlinger bekannt. Denn er hat nicht nur mit Bruno Splieth und Frieder Heinzl zusammen den Goldpokal und damit bekanntlich auch ein Nord. Folkeboot gewonnen („Senator Hagelstein“), das Bruno Splieth der Jugend des Kieler Yacht Club spendete. Daneben war er ein über die Landesgrenzen hinaus bekannter Handballspieler in der Bundesliga beim THW Kiel und in der Nationalmannschaft.

Daneben haben auch andere Prominente dem Folkeboot in der Kieler Flotte „auf die Sprünge“ geholfen. Dies waren u.a. Ulli Mann (Mannschaftsarzt vom HSV), Dr. „Gockel“ Sievers (Mannschaftsarzt vom THW Kiel), Rainer Voigt (Torwart der deutschen Handballnationalmannschaft), Heinrich Happ (Präsident vom Fußballclub Holstein Kiel).

Nordische Folkeboote

Kieler Flottengeschichte

Im Jahr 1967 trafen sich einige Herren im Kieler Yachtclub zum Zwecke der Gründung der Deutschen Folkeboot-Vereinigung. Mit der Gründung der Vereinigung ging die Gründung der Kieler Folkeboot-Flotte (1968) sozusagen einher. Anlass der Gründung waren Regularien des DSV, wonach sich die Bootsklassen zu organisieren hatten. Die im Folgenden genannten Namen stehen für die Deutsche Folkeboot-Vereinigung, waren zugleich aber auch die Akteure der Kieler Folkeboot-Flotte.

Der Vorstand der Deutschen Folkeboot-Vereinigung im Jahr 1967 setzte sich zusammen aus Bruno Kroll (Präsident), Hein Dahlinger (stellv. Präsident), Hans Schippmann (Schriftführer), Dr. Klaus Wellendorf (Schatzmeister) und Fritz Petersen (technischer Leiter). Im Jahr 1968 wurde Günther Niemann sodann zum Schriftführer gewählt und Heinz Kuhn zum Schatzmeister.

Doch schon lange Zeit vor der Gründung der Kieler Flotte und der Vereinigung gab es Folkeboote in Kiel. 1961 segelten die Dänen auf der Kieler Woche. Der erste deutsche Teilnehmer war damals Karl Rehder gemeinsam mit Bruno Splieth.

1963 segelten in Kiel die Boote FG-1 mit Eigner Dr. Ernst Nahrgang, FG-6 mit Eigner Hans Liebmann, der heute noch

als Jurymitglied für die Folkeboote tätig ist und FG-21 mit Eigner Walter Jess. In diesem Jahr bildete sich auch die erfolgreiche Crew Bruno Splieth, Hein Dahlinger und Frieder Heinzl.

1965 kamen dazu u.a. die Boote FG-21 mit Eigner Heinz Kuhn und FG-28 mit Eigner Hinrich Bracker dazu. Hinrich Bracker ist heute noch selbst aktiv auf seinem Boot FG 474, das er großzügiger Weise auch der Jugend zur Verfügung stellt.

In den Jahren 1965 bis 1967 waren Karl Rehder mit Bruno Kroll und Trudel Kroll, die sich mit Heinz Kuhn abwechselten, starke Konkurrenten von Bruno Splieth.

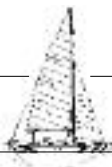
Mit der Gründung der Deutschen Folkeboot-Vereinigung und der Kieler Flotte, deren erster Obmann übrigens Günther Niemann war (Günther Niemann hat zuletzt lange Zeit das Lind-Folkeboot FG-270 „Lore“ gesegelt, das später in das Eigentum von Fiete Mahrt von der Schlei übergang und viele Jahre von ihm gesegelt wurde), hat sich die Folkeboot-Klasse in Kiel und damit in Deutschland rasant entwickelt. Einige Eigner kauften alle 2 Jahre ein neues Boot. Weitere zu nennende Namen sind hierbei Carl Reese, Walter Jeß, Klaus Oldendorf, Klaus Grewe, Heinz Carolus, Dr. Frercks, Ottomar Lampe, Dr. „Gockel“ Sievers,

Jörn Beckmann, Dr. Marx, Herbert Rohwer, etc.

Flottenobleute waren außerdem Heinz Kuhn, Dieter Kipcke, Dr. Jürgen Breitenbach, Peter Beckmann, Bernd Ruckpaul und derzeit Ulf Kipcke (Nicht ganz klar ist, ob die Aufzählung vollständig ist).

Einmal mehr war es Bruno Splieth, der die Nordischen Folkeboote als Klasse bekannt und hoffähig machen wollte.





Auch der damalige Bundespräsident a.D. Prof. Dr. Karl Carstens fand Gefallen an dem Boot. Er kaufte 1970 die FG-21 von Heinz Kuhn.

In den Jahren von 1961 bis ca. 1969 wurde intensiv auf der Kieler Innenförde gesegelt. Teilweise jedoch auch draussen auf dem Stollergrund, der altbekannten Bahn „Bravo“. Regatta-Höhepunkte waren u.a. die sog. Frühjahrswettfahrten, die Seewettfahrt Kiel – Schleimünde – Kiel, der Pfingstbusch in Kiel und die Herbstwettfahrten auf der Bahn „Bravo“, die zunächst „Bavaria-Pokal-Wettfahrten“ hießen. Hier hatte Herr Dr. Hell einen Pokal gestiftet.

Die Boote lagen damals in den wenigen Häfen, die es in der Innenförde gab. Im Bereich der Außenförde, außer in Laboe, gab es noch keine Häfen. Wenn Regatten auf der Außenförde stattfanden, wurden die Boote jeweils den weiten Weg auf die Außenförde hinausgeschleppt.

Eine besondere Regatta war und ist immer noch die Kieler Woche. Früher und noch

bis in die nahe Vergangenheit, lagen die Folkeboote zur Kieler Woche im Hafen von Laboe. Initiator des Heimathafens Laboe für die Folkeboote zur Kieler Woche war Karl-Heinz Arp (Holzhandlung). Er hatte sich dem Wunsch der dänischen Segler verschrieben, die gern in Laboe liegen wollten. Vorteil war es hierbei natürlich, dass der Weg von Laboe bis auf die Außenbahnen nicht so weit war wie aus der Innenförde. In diesem Zusammenhang sind Namen aus Dänemark zu nennen, wie z.B. Egon Raun und Einar Christensen, die damals als Folkeboot-Segler sehr erfolgreich waren.

Einar Christensen ist der Folkeboot-Vereinigung, insbesondere auch der deutschen, noch heute besonders verbunden. Im Jahr 2002 wurde der Goldpokal in Fredericia gesegelt, der Heimatstadt von Einar Christensen. Er hat die teilnehmenden Folkeboote im Hafen und zur Preisverleihung besucht und hat die besondere Freundschaft zwischen den dänischen und deutschen Folkeboot-Seglern besonders her-

vorgehoben. Die auf deutsch gehaltene Rede dieses alten Herrn war für alle Teilnehmer beeindruckend.

Die Kieler Woche-Regatten in Laboe sind noch vielen in Erinnerung. Die Feiern fanden im alten Rettungsschuppen der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, der heute zur Knieriehm-Werft gehört, statt. Rund um den Rettungsschuppen wurde gecampt. Jährlich fand der Klassiker, das Fußballspiel zwischen den dänischen und deutschen Folkeboot-Seglern, statt. Obligatorisch waren auch der freie Eintritt in der Schwimmhalle und die kostenlose Kurkarte. Nach der KW wurde eine Zubringerregatta nach Schleimünde gesegelt mit dem Ziel der Teilnahme an dem Schleipokal.

Bereits in den Entstehungsjahren der Kieler Folkeboot-Flotte gab es Trainingsregatten, die sogenannten „Mittwochsregatten“. Sie fanden regelmäßig auf der Innenförde im Bereich des Hindenburgufers statt. Böse Zungen behaupten, Hein Dahlinger sei immer etwas voraus gesegelt, um sodann das Startsignal zu geben, mit der natürlichen Folge, dass er gewann. Nach den Trainingswettfahrten traf man sich im Kieler Yacht-Club am Hindenburgufer zur gemütlichen Besprechung.

Die Boote lagen im Bereich der Innenförde in den Häfen des Segelclubs Baltic, des Kieler Yacht-Clubs (alter Olympia-Hafen) und auf dem Ost-Ufer, in der Schwentine-Mündung. Die weiteren heutigen Ostuferhäfen gab es als Sportboothäfen noch nicht. Im Winterlager lagen die Boote auf dem Ostufer in Wellingdorf.

Im Jahr 1969 wurden die Aktivitäten im Schwerpunkt verstärkt auf die Außenförde verlegt. Die Liegeplätze waren aber weiterhin zunächst an der Innenförde angesiedelt. Dies änderte sich durch die Olympischen Segelwettbewerbe 1972 in Kiel-Schilksee. Das Olympiazentrum wurde gebaut. Dadurch wurde auch der Hafen



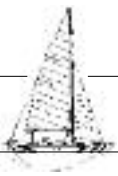
Bruno Splieth

„Strande“ nach und nach ausgebaut, wodurch immer mehr Liegeplätze im Bereich der Außenförde lagen. Diese Entwicklung hat zwar vorteilhaft den Weg verkürzt, doch wurde die Flotte dadurch nachteilig auseinander gerissen, wodurch viele Jahre kein Flottentraining mehr stattgefunden hat.

Der „Motor“ der Folkeboote, und damit auch der Entwicklung der Kieler Flotte, war immer wieder Bruno Splieth. Nach den Berichten von Heinz Kuhn, der teilweise Ersatzmann für Hein Dahlinger auf dem Schiff von Bruno war (denn dieser fehlte des öfteren wegen wichtiger Handballspiele), war Bruno Splieth sehr ergeizig. Wenn es nicht lief, wurde das Boot komplett auf den Kopf gestellt. Das gesamte Schiff musste stets leergeräumt sein, wenn es zur Regatta ging. Nach den Worten von Heinz Kuhn war es auch Bruno Splieth, der bei Flaute „den Wind an der Wange“ fühlte.

Bruno Splieth war bis Mitte der 70er Jahre aktiver Folkeboot-Segler. Einmal noch hat er sich an die Goldpokal-Regatten in Kerteminde, es dürfte im Jahre 1981 gewesen sein, herangewagt. Der damalige 1. Vorsitzende des Kieler Yacht-Club, Wolf Rauno, kaufte ein neues Boot von Hovmark, die FG 512. Bruno Splieth segelte dieses Boot mit den beiden Söhnen von Wolf Rauno. Erfolge konnten allerdings nicht mehr ersegelt werden.





Nach Beendigung seiner aktiven Laufbahn Mitte der 70er Jahre hat Bruno Splieth die Folkeboote weiterhin unterstützt. Allen bekannt ist, dass Bruno Splieth erfolgreich Starboot gesegelt hat. Später wurde er Olympia-Trainer der Starboote und der Soling-Klasse. Seine Erkenntnisse und Vorgehensweisen hat er stets auch auf das Folkeboot übertragen. Er hat Taktiken zurecht gelegt, die Strömungen gemessen und Stromkarten erstellt. All diese Erkenntnisse hat er den Folkebooten stets überlassen. Fritz Lübbe verfügt noch heute über diese Stromkarten.

So war es auch Bruno Splieth, der das sog. „Flottenbesten- bzw. Ranglisten-Training“ bei den Folkebooten einführte. Dies fand immer in Kiel statt. Stets begann das Training bereits im April, damit man noch genug Zeit fand, die Erkenntnisse in der Saison umzusetzen. Teilweise wurde bei Frost und Schnee gesegelt. Handschuhe waren hierbei unabdingbar. Jeweils die besten 6 Boote der Rangliste wurden dafür auf Vordermann gebracht, bei gutem Lerneffekt.

Es war auch Bruno Splieth, der leistungsstarken und interessierten Folkeboot-Seglern ein Konditionstraining zur körperlichen Fitness anbot. Und zwar hatten einige Segler ab ca. 1970 die Möglichkeit, an dem Training der Olympiateilnehmer teilzunehmen. Das Training fand im Winterhalbjahr zwei mal pro Woche in der Halle auf dem Flughafen Holtenau statt. Später dann in der Vaasa-Halle in Kiel-Schilksee. Das Training gibt es, in abgewandelter Form, heute noch.

Das Flottentraining auf dem Wasser wurde später wieder belebt durch den engagierten Flottenobmann Peter Beckmann (FG 404). Es fand zwar nicht regelmäßig wöchentlich statt, doch organisierte Peter Beckmann ein Trainingswochenende im Mai, an dem bis zu 25 Boote regelmäßig teilgenommen haben. Peter Beckmann war es auch, der sich sehr



Regatta auf der Förde in den 60-ern.

G 228 „Sagitta“, W. Muhs, SSC, vor G 76 „Lady Twist“, F. Petersen KYC und G 226 „Antares“, Dieter Renkhoff.

intensiv um die Jugendarbeit kümmerte. Bekanntlich unterhält der Kieler Yacht-Club 3 Jugendboote. Als diese angeschafft wurden, hat sich Peter Beckmann der Jugendlichen sehr angenommen und mit ihnen auch Training unter der Woche durchgeführt.

Heute sind die Kieler die zweitgrößte Flotte in der DFV. Daneben dürfte sie auch die erfolgreichste Flotte der letzten Jahre sein. Sie stellte 1996, 2001 und 2002 jeweils die Deutschen Meister und 2000 die Goldpokal-Gewinner. Im Jahr 2002 konnten außerdem der Schleipokal, die „Eck-Days“, das Trudelmaus-Modell, die Kieler Flottenmeisterschaft und der Bruno-Splieth-Pokal gewonnen werden.

Wir führen die Kieler Erfolge auf die gute Flottenarbeit zurück. Im Winterhalbjahr treffen wir uns monatlich zu gezielten Themen: beispielsweise „Grundtrimm und Technik des Folkebootes“, Taktik, Wind, Wettfahrregeln, etc. Abgerundet werden diese Wintertreffen durch das jährlich im Januar stattfindende Grünkohlessen, das auch durch Mitglieder anderer Flotten besucht wird.

Hervorzuheben ist außerdem die Wasserarbeit. Walter Furthmann organisiert seit mehreren Jahren das sog.

Dienstagstraining. Hier treffen sich regelmäßig bis zu 16 Boote um 17.00 Uhr. In der Regel werden 1 Stunde lang Geschwindigkeitsvergleiche durchgeführt. Ab 18.00 Uhr werden 3 Kurzwettfahrten mit Startboot und Trainer gestartet. Das Ergebnis aller Regatten wird berücksichtigt. Im Rahmen des Grünkohlensens werden die Sieger prämiert.

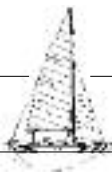
Die Kontinuität dieses Trainings und die regelmäßige Teilnahme haben dazu geführt, dass sich die Boote der Kieler Flotte Jahr für Jahr verbessern konnten. Besonders hervorzuheben ist hierbei, dass viele junge Leute mit eigenen Booten nachgekommen sind. Auf Nachfrage geben diese an, dass sie auf Grund der regelmäßigen Flottenaktivitäten Interesse für das Folkeboot gefunden haben. Dies möge ein wichtiger Tipp an die anderen Flotten sein, um für Nachwuchs und neue Mitglieder zu sorgen!

Heute noch sind Namen wie Fritz Lübbe, Dieter Kipcke, Dr. Jürgen Breitenbach, Dr. Niko von Bosse, Bernd Ruckpaul und viele andere mehr eng mit der Kieler Flottengeschichte verbunden. Denn dies sind u.a. Namen derjenigen Segler, die die Folkeboot-Flotte in Kiel seit Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre mitgeprägt haben.

Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, dass sich die Kieler Flottenmitglieder auch stets um die Belange der Deutschen Folkeboot-Vereinigung gekümmert haben. So waren es beispielsweise neben den altbekannten Namen, die zu Beginn dieses Berichtes erwähnt sind, Karl Rehder (Kassenwart), Dieter Kipcke und Peter Beckmann (2. Vorsitzende) und später noch Bernd Ruckpaul (Sportwart), die sich in der Vereinigung engagiert haben.

Zuletzt sei erwähnt, dass dieser Bericht aus den Erinnerungen von Heinz Kuhn, Dieter Kipcke und Ulf Kipcke zustande gekommen ist. Er ist selbstverständlich nicht vollständig. Auch stellt sich bei derartigen Berichten stets die Frage, ob der eine oder der andere Segler, die eine oder andere Begebenheit oder Erlebnisse anders in Erinnerung hat. Diejenigen mögen sich bitte zu Wort melden und ergänzen oder korrigieren. Die Redaktion der „FolkeNews“ freut sich über jeden Bericht. Und die 3 Autoren nehmen es niemandem übel, wenn Sie korrigiert werden.

Ulf Kipcke
Obmann
Flotte Kiel



Unser neuer T.O. „Kiki“ Goecke

Im Herbst 2001 fragte mich unser Sportwart Stefan Rosehr, ob ich nicht bereit wäre im Herbst 2002 das Amt des ausscheidenden technischen Obmanns Jürgen Hermann zu übernehmen. Im festen Glauben, dass der DFV-Vorstand noch einen weiteren – im Zweifel besser geeigneten – Kandidaten finden würde, sagte ich zu und wurde auf der Jahreshauptversammlung in Strande tatsächlich gewählt.

Für diejenigen von Euch, die mich noch nicht kennen, ist eine kurze Vorstellung meiner Person vielleicht ganz hilfreich.

Ich bin 36 Jahre alt, arbeite als Geschäftsführer in einem kombinierten Produktions- und Handelsbetrieb mit 17 Mitarbeitern. Wir fertigen und handeln mit Vermessungszubehör, kurz allem was ein Vermesser bei seiner Außendienst-Tätigkeit benötigt.

Zum Folkeboot-Segeln kam ich 1997. Aufgrund mangelnder Erfahrung bei Klassenregatten bat mich mein Freund Reiner Dunin anlässlich der Travemünder Woche als Steuermann auf seiner „Suse“ einzusteigen. Nachdem ich vom 505er über eine Dyas auf eine ebenfalls schwere und langkielige 5m-R-Yacht umgestiegen war, sollte das kein großes Problem sein – dachte ich jedenfalls.

Obwohl nicht die deutsche Spitze anwesend war, belegten

wir nur Plätze im letzten Drittel. Ich erinnere mich an eine Leichtwind-Wettfahrt, in der Rainer Hasselmann nur so an mir vorbeinagelte. Ich hatte das Gefühl, ich würde ankern. Im Passathafen nahm er mich beiseite, um mir ein paar Tipps zu geben, wie man das „Ding“ ein wenig schneller macht. In der Tat war alles anders als auf allen bisher von mir gesegelten Booten.

Die offensichtlich sehr gute Kameradschaft und der lockere Ton untereinander, insbesondere auch die Harmonie zwischen Jung und Alt faszinierte mich so, dass ich beschloss, mir selbst ein Folkeboot zu kaufen. Meinen 50%-Anteil an der wunderschönen 5m-R-Yacht hat mein damaliger Miteigner übernommen; die Suche konnte losgehen.

In Kiel kaufte ich F-GER 798, einen Lind-Bau von 1971. Das Boot hatte eine hervorragende Substanz und passte zu meinem

beschränkten Budget. In rund 700 Arbeitsstunden habe ich das Boot total überholt und es – wie ich finde – wieder zu einem Schmuckstück gemacht.

Beim Goldpokal in Aarø sund hat meine geliebte „Never Mind“ dann doch etwas unter Wind und der ruppigen Welle gelitten. Der Rumpf begann an vielen Stellen erheblich im Bereich der Vernietungen zu lecken. Etwas frustriert über die im kommenden Winter erneut anstehende Arbeit gab ich am Tresen im Yachtclub Mönesees nach dem zwölften Bier bekannt, dass ich „Never Mind“ verkaufen würde, wenn mir jemand genug bieten würde. Ein solcher Käufer fand sich leider erst, nachdem auch das Unterwasserschiff komplett „sanitert“ war. Im Frühjahr 2000 musste ich mich nach einem neuen Boot umsehen. Da leider gerade kein Kompositbau von Dittrich oder Brand Møller auf dem Markt war, kaufte ich F-GER 771 „Loop too“ von Füddel Hermann.

Nach mittlerweile sechs Saisons habe ich zumindest in den Grundzügen einigermaßen verstanden, wie man einen „untermotorisierten LKW“ über eine Buckelpiste steuert; bei Regatten auf Binnenrevieren

kommen auch ab und zu mal vordere Plätze dabei heraus.

Die Arbeit als T.O. kann ich noch nicht richtig einschätzen, ich verspreche jedoch, mich so schnell wie möglich einzuarbeiten. Aus beruflichen Gründen werde ich sicher nicht soviel Zeit für dieses Amt aufwenden können wie Füddel. Trotzdem werde ich mich bemühen, Allen gerecht zu werden.

Auch wenn ich selbst gern an Regatten teilnehme, endet mein Horizont nicht hinter den Tonnen der Bahn. Aus diesem Grund vermissen ich auf den Jahreshauptversammlungen der DFV auch sehr die vielen Fahrtensegler aus der Folkebootgilde, die in manchen Punkten nur wenig Verständnis für die zweifellos sehr strengen Bauvorschriften haben.

In diesem Zusammenhang möchte ich das oft zitierte Thema „stützender Baumniederholer“ aufgreifen. Die angebliche Aversion mancher Regattasegler gegen dieses „Gerät“ ist mir völlig unverständlich. Aus meiner Sicht wäre ein stützender Baumkicker für alle Folkesegler von Vorteil. Als Binnenrevier-Segler - gewöhnt an extrem leichte Windverhältnisse - vermissen ich schon seit Jahren eine solche Trimmhilfe. Die auf dem Markt angebotenen Großbäume sind m. E. immer nur ein bescheidener Kompromiss aus günstigem Gewicht und mehr oder weniger mangelnder Haltbarkeit. Kauft man einen leichten Baum (z. B. von Folkeboot Centralen), so kommt bei Wind todsicher die Angst vor dem Bruch - es sei denn, man nimmt ein extrem twistendes Achterliek und unnötige Geigerei vor dem Wind in Kauf. Ein auch bei Wind haltbarer Baum ist bei wenig Wind nicht brauchbar, weil er durch sein Gewicht das Großsegelprofil nachhaltig negativ beeinflusst, egal wie weit man den Traveller nach Luv zerrt.

Ein weiteres Problem der zugelassenen Baumniederholer-Systeme zeigt sich beim Segelbergen. Insbesondere zu zweit lässt es sich oft nicht ver-





meiden, dass der Baum mehr oder weniger unsanft auf dem Aufbau aufschlägt. Bei den hauptsächlich benutzten Holzbäumen kann man das sehr deutlich an den Unterseiten erkennen.

Die derzeit zugelassene „feste Dirk“ ist sowohl bei Flaute als auch beim Bergen ein schlechter Ersatz für einen Baumkicker, der außerdem auch noch zur Sicherheit beitragen würde. Ich frage mich deshalb, worauf die teilweise vehemente Verurteilung eines „vernünftigen“ Niederholers beruht.

Ein anderes Beispiel für diskussionswürdige Teile der Bauvorschriften könnten auch die verbotenen Ausreithilfen sein. Klar, die meistens bei Versammlungen erscheinenden Steuerleute sehen das Problem nicht so deutlich. Die Vorsichter wissen jedoch bestimmt, was ich damit meine...

Auf den von mir besuchten Jahreshauptversammlungen wurde meines Erachtens viel zu wenig über technische Dinge diskutiert. Dies lag vielleicht zum Teil daran, dass Meinungen „vorgefertigt“ in die Versammlung kamen oder auch daran, dass die Lobby der Fahrten- und Binnensegler unterrepräsentiert war.

Ich würde mich freuen, wenn ich auch von den Folke-Seglern technischen „Input“ bekommen würde, die ich nicht ohnehin bei Regatten oder Jahreshauptversammlungen sehe. Sprecht mich an, ich beiße nicht. Bevor jedoch Missverständnisse aufkommen sollten, möchte ich hier für alle klarstellen, dass es nicht mein Ziel ist, das Folkeboot und alle Bauvorschriften auf den Kopf zu stellen.

Bei Fragen könnt Ihr mich am besten abends privat unter 02336-15088 (so in der Regel ab 19.00 Uhr) erreichen. Per E-Mail erreichen mich Eure Nachrichten unter:

christian.goecke@goecke.de

Euer T.O

Christian „Kiki“ Goecke,
F-GER 771

Weitere aktuelle Folkeboot-Fotos im Internet!

Svend Krumnacker, aktiver Folkeboot-Segler von der „Baloo“-Crew, Flotte Möhnesee, weist darauf hin, dass unter

www.ycm.de
und
www.segel.de

stets aktuelle Fotos im Internet sind.

Wer Zeit und Lust hat, kann da je mal reinschauen und sich das eine oder andere Bild ausdrucken.

Das eine oder andere Motiv würde sich sicherlich auch für die FolkeNews-Titelseite eignen.

Euer Redaktions-Team



„Leute, pflegt eure Holzboote“



Dieses Motiv fand Jochen Weber, Flotte Essen, auf Gran Canaria. Der schiefe Kajütaufbau kommt vom gebrochenen Decksbalken.



Leserbriefe an die Redaktion

Liebe Folkeboot-Freunde,

In Heft 4/2000 berichteten wir unter der Überschrift „Das Folkeboot hat viele Väter“ über die Entstehungsgeschichte des Folkebootes als interskandinavisches Boot mit egalitärem Charakter, das unser Folkeboot so einzigartig unter den legendären klassischen Kielbooten erscheinen läßt und seinen wahren Wert ausmacht.

Zu diesem Artikel schrieb uns unser Leser Klaus Hömberger einen interessanten Leserbrief aus seiner Sicht, den wir Euch nicht vorenthalten möchten, obwohl er in der damaligen Zusammenarbeit mit dem SVG-Verlag verlorenging und erst in diesen Tagen mit der Rücksendung weiteren Redaktionsmaterials zusammen mit vielen Fotos wieder bei uns auftauchte.

Wer sich noch einmal in diesem Zusammenhang ein umfassendes Bild über die Zusammenhänge um die Entstehung des Folkebootes machen möchte, sei nochmals an das Buch „The Folkboat-Story“ erinnert, im Internet zu bestellen unter www.amazon.de

Hier die Ansicht von Herrn Klaus Hömberger:

Mit grossem Interesse habe ich in FolkeNews 4/00 den Bericht „Das Folkeboot hat viele Väter“ gelesen. Ideell noch immer mit dem Folkeboot und dem IF verbunden, möchte ich die Bemerkungen von Herrn Andreasen nicht unkommentiert lassen!

So wenig wie ein Kind über mehrere Väter verfügen kann, so wenig können für das Folkeboot mehrere Väter ausgerufen werden. Dieser Eindruck ist offenbar entstanden durch das Nennen fehlerhafter Fakten und die Fehlinterpretationen wichtiger Begriffe. Ich möchte in gestraffter Form auf die Bemerkungen Erik Andreasens eingehen:

1. Während des Wettbewerbs der SSA gingen 58 Entwürfe ein, die alle scheiterten!
2. T. Sunden wurde der Honorarauftrag erteilt, unter Zuhilfenahme der zugesandten 58 Entwürfe ein Schiff zu konstruieren, das den Ideen der SSA entsprach. Hierbei ist T. Sunden eine geniale Linienführung gelungen.
3. Es ist durchaus üblich, dass zukünftige Eigner eines Einzelbaus der Werft ihrer Wahl Entwurfsideen in Form von Zeichnungen vorlegen. Der für die Werft zuständige professionelle Konstrukteur setzt diese Ideen fachgerecht um, eine Vorgehensweise, die auch jedem Architekt geläufig ist.

4. Ist der Auftrag der Zeichnung abgeschlossen, wird dieselbe vom Konstrukteur signiert. Dies bedeutet nicht in erster Linie, dass sich der Konstrukteur damit in den Vordergrund schieben möchte, sondern vielmehr übernimmt er mit seiner Unterschrift die volle Verantwortung über die Güte der Konstruktion. Im Fehlerfall wird er zur Haftung herangezogen!

5. Die oben genannten Aspekte treffen sämtlich auf T. Sunden zu!

6. Daraus ergibt sich folgender Tatbestand:

- a) Der Konstrukteur des Folkebootes ist T. Sunden.
- b) Die Signierung der eigenen Konstruktionszeichnung ist rechtens, ihre Ausradierung durch die SSA unzulässig!

7. Die Bemerkungen von Apotheker Benzon, „die Entwürfe des Folkebootes sind interskandinavisch (1947)“, sind komisch bis naiv, mindestens aber sind sie Worthülsen ohne Inhalt und Sinn!

8. Mehrere Handlungen des SSA beweisen die Tatsache, dass T. Sunden der Folkeboot-Konstrukteur ist:

- a) Der SSA schickte die Entwürfe 1959 zur Ergänzung an T. Sunden.
- b) Der SSA hatte es akzeptiert, dass T. Sunden alle Zeichnungen der in Schweden gebauten Folkes signieren darf!
- c) Zum 50. Folke-Geburtstag

sagte man in einer Notiz zu T. Sunden: „Danke für das Folkeboot!“

Man muss schon sehr viel vergessen wollen und weglassen, um T. Sunden die Konstruktion des Folkebootes absprechen zu können.

Einiges noch zu den im Bericht von Herrn Andreasen zitierten Personen, Firmen und Bootstypen:

T. Sunden:

Es ist falsch und dreist, den Konstrukteur des Folkebootes als „Amateur-Designer“ zu bezeichnen. T. Sunden war Dipl. Ingenieur und ein ausgewiesener Fachmann im Bereich der Strömungstechnik. Hierin liegt übrigens das Geheimnis der Schnelligkeit der Folkeboote und aller weiteren Sunden-Konstruktionen begründet. Beispiele sind das IF-Boot sowie die Marieholm 32- E. Beide Konstruktionen sind extrem seetüchtig, laufen dabei aber auch eine Höhe am Wind, die einen Vergleich mit modernen Flossenkielern nicht scheuen muss. Das Geschwindigkeitspotential beider Schiffstypen ist bemerkenswert!

Die juristischen Schritte und die zunehmende Verbitterung T. Sundens sind absolut verständlich, schließlich musste er sich durch die skurrilen Handlungen des SSA um die Früchte seiner Arbeit betrogen fühlen. Aus den Reihen der Yacht-Kon-

strukteure ist mir kein zweiter Fall bekannt, in dem der Schöpfer eines zeitlosen, genialen Entwurfes so mit Mißachtung und Demütigung belegt wurde, wie dies im Falle T. Sunden geschehen ist!

Der SSA:

Innerhalb der Folkeboot-Historie wird ersichtlich, dass der SSA seine eigene Idee am meisten zu boykottieren versuchte. Der grosse Teil der gerichtlichen und außergerichtlichen Maßnahmen sind von einem hohen Maß an Eitelkeit, Selbstgefälligkeit und Kleinlichkeit gekennzeichnet. Nur einige Beispiele für diese Feststellungen:

a) Damit der SSA in hellem Glanze erstrahlen konnte, wurde von vornherein festgelegt, dass der wirkliche Schöpfer des Folkebootes verschwiegen werden sollte!

b) In der gesamten Folkebootgeschichte hat sich der SSA ständig in Widersprüchen verstrickt:

Erst lehnte er zahlreiche eingegangene Entwürfe ab, beauftragte danach einen professionellen Konstrukteur mit dieser Aufgabe, leugnete im Nachhinein seine Leistung, feierte ihn 1992 dann aber medienwirksam als „Vater des Folkebootes“ und warf den 83jährigen nach einem Rechtsstreit ein Jahr später aus dem SSA!

c) In seiner kleinlichen Argumentation und Vorgehensweise hat der SSA den glücklichen Verlauf der Folkeboot-Vita mehr behindert als gefördert.

Einige Beispiele:

Die Idee, das Folke in Kunststoff zu bauen, wurde zunächst mit totaler Desinteresse belegt, in einer Zeit, in der jedem klar sein musste, dass nur ein Ausweichen auf diesen modernen Werkstoff das Überleben der Klasse sichern konnte! Ohne die intensive Initiative von Erik Andreasen wäre das heutige Erscheinungsbild der Folkebootklasse undenkbar.

Anstatt sich mit kreativen, fördernden Ideen zu beschäftigen, widmete sich der SSA aus unerklärlichen Gründen lieber einem Rechtsstreit um die Be-



zeichnung des karweel gebauten Kunststoff-Folkebootes von Marieholms Bruk. Was hat sich daraus ergeben? Das Logo IF, (Kurzbezeichnung für Ida Frieda oder was?), für das man dem SSA in der Rückschau eigentlich dankbar sein darf!

Der SSA hat immer die Begriffe Auftraggeber und Konstrukteur des Folkebootes vertauscht. So lautete der Beschluß vom 27.1.1960: „...da der SSA Konstrukteur dieses Bootes ist.“

T. Sunden schuldet somit dem SSA garnichts, der SSA T. Sunden aber alles!!

Erik Andreasen:

Einen grossen Verdienst hat sich E. Andreasen mit der Realisierung des Kunststoff-Folkebootes ganz sicher erwiesen: das Folkeboot wurde mit dieser Maßnahme vor dem Aussterben bewahrt. Weiterhin zu loben ist Andreasens sicheres Gespür für Dinge, die für die Folkebootklasse überlebenswichtig sind:

a) die Forcierung der Regattatätigkeit wurde zum Standbein der Klasse.

b) Die verlässliche Serviceleistung der Folkebootzentrale ist ein wichtiges Bindeglied in der Begründungskette, weshalb man dem Folke nicht untreu wird. Unbürokratisch und kameradschaftlich geht Andreasen mit seiner Kundschaft um und er kann auch alles vorhalten, was notwendig ist!

Bei allen diesen positiven Aspekten ist es etwas bedauerlich, dass Andreasen mit seiner Konkurrenz nicht so fair umgeht, wie man es sich wünschen würde. Besonders fatal empfand ich einmal seine Meinungsäußerung gegenüber dem IF-Boot. Ich fragte ihn während der Hanseboot nach den Hauptunterschieden zwischen Folke und IF. Seine Antwort war ein Paradebeispiel vergleichender Werbung: „Ach ja, was ist der Unterschied. Weißt du, das IF-Boot ist ein Scheiße-Boot. Du brauchst ein richtiges Folkeboot von mir. Welche Farbe willst du haben?“ Auch sind seine Angaben zum IF im vor-

liegenden Artikel nahezu alle falsch!

IF-Boot:

Andreasen sagt aus:

1. „Es hat dasselbe Design wie das Folkeboot.“
2. „Er (Sunden) erstellte ein Plagiat des Folkebootes.“
3. „nannte es IF-Boot.“
4. „wurden 3000 Stück gebaut.“

Zu 1.:

Das Design des IF ist völlig verschieden vom Folke, angefangen vom Decksaufbau, über den Rumpf, die Plicht, die Kajüte, den Spantenriß und die Ballastverteilung.

Zu 2.:

Das IF ist alles andere als ein Plagiat. T. Sunden schuf mit dem IF eine völlig neue Bootsklasse, optimal zugeschnitten für den Kunststoffbau. Seinen alten Folkeriß legte er dem neuen Boot zugrunde, änderte aber nahezu alles. Nur einige Beispiele: Freibord 4 cm höher; S-Spant verändert; Heck abgerundet; Kajütaufbau bis in den Vorschiffsbereich durchgezogen; Ballastanteil auf 59% erhöht; Mast steht auf dem Kajütdach; modernes 7/8-Rigg; selbstlenzende Plicht; Rumpf um ca. 30 cm verlängert.

Herausgekommen ist ein Boot mit bemerkenswerten Segeleigenschaften und einer sagenhaften Verarbeitungstechnologie.

Plagiate gab und gibt es aber durchaus: In Polen, England und an der Weser gab es Betriebe, die besonders den Kajütaufbau veränderten. An der Weser baute man sogar in Karweel. Alle Versuche scheiterten. Es gehörte eben mehr dazu, als dem Rumpf einen neuen „Hut“ zu verpassen. Die aktuellste Lösung in der Liste der Folke-Plagiate wird bei Brandt-Möller erstellt. Im Vergleich zum IF eine völlig unbeholfene, rückschrittige Erscheinung, die sich nicht an den Mann bringen lässt! Der ehemalige Importeur des IF in Berlin bekommt stattdessen 10 Jahre nach Schließung der Marieholmswerft immer noch häufi-

ge Anrufe mit dem Wunsch, man möge doch das IF wieder neu auflegen.

Die beispielhafte Qualität der IF-Boote hat dazu geführt, dass selbst 30 Jahre alte Boote zu einem Wert verkauft werden, der deutlich über dem damaligen Einkaufspreis liegt!

Zu 3.:

Der Name IF wurde T. Sunden aufzungen. Er wusste ja, dass sein neues Boot sich in allen Eigenschaften vom Klinkerbau unterscheiden würde, weshalb er es Internationales Folkeboot nannte. Niemand außer dem SSA und einigen unverbesserlichen Folke-Ideologen haben ihm das übel genommen, was ja durch den massenhaften Verkauf u.a. dokumentiert wird. Bemerkenswert dabei ist, dass sich die hohen Verkaufszahlen realisieren ließen, obwohl der Kaufpreis des IF stets deutlich höher ausfiel als der, den man für das Folke in Kunststoff zahlen musste! Die IFs gehörten damals zum teuersten, was man in der 8m-Klasse kaufen konnte, trotzdem wurden sie der Werft förmlich aus den Formen gerissen!

Zu 4.:

Tatsächlich wurden im Zeitraum von 1968 bis Ende 1986 3.800 Schiffe ausgeliefert. Das bedeutete eine Produktion von 211 Schiffen pro Jahr! In der Geschichte des Kunststoff-Dickschiffbaus ist dieser Verkaufserfolg ohne Beispiel, auch wird es wohl nicht möglich sein, derartiges zu wiederholen!

Marieholms Bruk:

Diese Werft verdient eine besondere Erwähnung. Sie war die Firma mit der längsten Erfahrung in der Herstellung von Kunststoffrümpfen in Schweden. Im werfteigenen Forschungslabor wurden alle Belange des Kunststoffbootbaus angesprochen und in langen Versuchsreihen eine optimale Verarbeitungstechnik gefunden. Das Ergebnis waren Schiffe mit einem außergewöhnlich guten Finish, die auch nach vie-

len Jahren noch pottendicht waren und nirgendwo weichgesegelt waren. Marieholms verbaute nur Materialien, die vor ihrer Verarbeitung von der Werft auf ihre Qualität hin untersucht wurden. Als namhafte Werften grundsätzlich zur Spritzmethode überwechselten, blieb Marieholms überzeugt beim Handauflegeverfahren. Marieholmsschiffe waren immer teure Schiffe, sie lagen preislich ca. 30% höher als beispielsweise HR! Mit dem Untergang von Marieholms Bruk ist den Seglern garantiert eine der besten Kunststoff-Yachtwerften weltweit verloren gegangen!

Abschließend noch etwas in eigener Sache: Aufgrund meiner familiären Situation (4 Kinder) bin ich auf eine Marieholm 32E umgestiegen. Konstrukteur T. Sunden hat mir ein 10-Meter-Folkeboot geschaffen, das hinsichtlich See- und Segeleigenschaften seinesgleichen sucht. Das Schiff ist 23 Jahre alt, erglänzt im Original-Gelcoat und ist fest und stark wie am Tage des Stapellaufs! Leider ist dieser Typ nur selten zu haben, da sich die Ersteigner in der Regel nicht von ihren Schiffen trennen mögen!

Im Gegensatz zu E. Andreasen, dem SSA und Dieter Loibner bin ich dankbar, dass es Tord Sunden gegeben hat. Wir müssen begreifen, dass geniale Dinge nicht vom Himmel fallen. Wirklich Gutes, das die Zeiten überdauert, wird uns immer nur aus den Händen genialer Menschen zuteil!

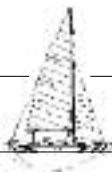
Übrigens: Im Seefahrtsmuseum in Göteborg steht das originalgetreue Modell des Folkebootes. In eine Messingplatte eingraviert kann man lesen: Konstrukteur: Tord Sunden

Mit Ihrer interessanten Zeitschrift Folke News wünsche ich Ihnen weiterhin alles Gute!

Mit Seglergruß

Klaus Hömberger

Am Knick 11, 24879 Neuberend
Tel. 0 46 21/5 23 29



Leserbriefe an die Redaktion

HaJo Donelt aus Schwäbisch Gmünd schreibt:

*Sehr geehrter Herr Hansen,
ich bin Eigner von FG 281 (Boeresens)*

Meine Fragen wären:

- 1. Gibt es Trimmanleitungen (Segel-Rigg) für das Folkeboot?*
- 2. Existiert deutschsprachige Literatur über das Boot?*
- 3. Ist das Sonderheft zum 60. Jubiläum noch zu beziehen?*

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir mitteilen könnten, wo ich diese Literatur erhalten kann.

Unsere Antwort:

*Sehr geehrter Herr Donelt,
als Mitglied der DFV erhalten Sie 4x jährlich die FolkeNews, sowie nachträglich über unseren Kassenwart M. Heise.*

Über Bootstrimm und alles ums Folkeboot wird in den jeweiligen Ausgaben der News regelmäßig berichtet.

In englischer Sprache existiert ein umfangreiches Buch über das Folkeboot.

Jürgen Reichardt sen., Flotte Essen, FG 538, schreibt:

*Guten Tag, liebe FolkeNews Leserinnen und Leser,
die FolkeNews informiert uns immer wieder über das Geschehen mit und um das Folkeboot herum. Hierbei erfahren wir Interessantes von unserer Klassenvereinigung, vom lebendigen Regatta- und Fahrtensegeln, wobei Berichte über technische Angelegenheiten und historische wie neue Entwicklungen nicht zu vergessen sind.*

Nicht zuletzt gehört dazu der Anzeigenteil, ohne den das Erscheinen unserer News in der seit Jahren gebrachten Qualität und Ausgewogenheit nicht möglich wäre.

Dank Allen, die sich immer wieder mühen und dafür einsetzen, dass uns die News erhalten bleibt, sei es im redaktionellen oder von Unternehmen getragenen Anzeigenteil.

Es grüßt

Jürgen Reichardt sen.

Heini meint . . . Egon segelt wieder Folkeboot



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

Egon war früher einer von uns. Mit seinem Folkeboot graste er so ziemlich alle Regatten an der Küste ab und er segelte nicht schlecht. Dann reizte ihn der Spi bei

Regatten und er sattelte zunächst aufs H-Boot, später auf den Drachen um. Nebenbei wurde er Vizepräsident im Golfclub.

Seine Software-Firma entwickelte sich prächtig und man sah ihn nur noch selten, weil er inzwischen stolzer Dick-Schiff-Skipper auf einer gediegenen Nautor geworden war, die seine Ansprüche nach Luxus der Sonderklasse am ehesten erfüllte. Von Ute, seiner ersten Frau, mit der er früher noch gemeinsam Folkeboot segelte, hatte er sich inzwischen getrennt. Dafür war er auf den legendären Regattabahnen der Welt zu Hause.

Vor ein paar Jahren hatt er angefangen, ein bisschen an der Börse zu spekulieren. Antizyklisch, anfangs nur mit VW- und Mercedes-Benz-Aktien. Mit VW hat er mal in einer Woche fast 60 Euro Gewinn gemacht. Dann hat ihm sein Schwipp-Schwager Manfred K. einen echten Super-Tipp gegeben: Ein Finanz-Unternehmen auf den Kayman-Inseln,

„Wong sing.com“ oder so ähnlich. „Steck’ 10.000 Mücken rein, in einer Woche hast du das Zwanzigfache“, hatte Manfred gesagt. Egon war völlig aus dem Häuschen. „Stell dir mal vor, Heini, 200.000 Euro!“ Egon kauft also für 10.000 Euro 200 Aktien von dem Laden. Am selben Abend, an dem er sie kaufte, waren sie nur noch die Hälfte wert. Da musste irgendwas auf den Kayman-Inseln passiert sein, ein Orkan vielleicht oder ein Erdbeben. Natürlich rief Egon sofort bei Manfred K. an, aber der feige Sack ist nicht drangegangen. Noch einen Tag später hatte Egon von den 10.000 Talern noch 2.600 übrig. Er sofort hin zu Manfred, aber der hat die Tür nicht aufgemacht. Durchs Küchenfenster hat er Egon gesagt, er soll nur die Ruhe bewahren, die kämen schon noch. Feige Sau! Und wie die gekommen sind! Egon hat die Mistaktien nach vier Tagen wieder verkauft. Für die 36 Euro hat er sich in der alten Schule einen gesoffen. Seine

Neue weiß davon nichts. Die neue SWAN hat er erst einmal wieder abbestellt. Über Karneval wollten sie rüber in die Karibik. Von Martinique nach St. Lucia und die Grenadinen runter nach Venezuela. Kann er alles vergessen.

Manfred K. ist untergetaucht. Hätt Egon sich eigentlich denken können, dass da nichts bei rumkommt. Wie heißt es so schön bei uns im Club? Trau keinem Bayern-Fan. Alles Zecken! Da das mit der Software in letzter Zeit auch nicht mehr so optimal gelaufen ist und auch andere Börsen-Tipps sich im freien Fall befinden, hat Egon für die kommende Saison auf meinem Rentner-Folke als 3. Mann angeheuert.

Mal sehen, wie lange es dauert, bis er mit einem nagelneuen Holz-Folke die Szene auf unserer Förde wieder aufmischt. Ich freue mich auf jeden Fall, dass der alte Himmel-Hund wieder mit von der Partie ist. Euer Heini



Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Jutta Terhardt

Gartenstr. 16
47924 Grefrath
Tel. 0 21 58/86 76
Flotte Essen

Wolfgang Buch

Südwestkorso 17
12161 Berlin
Tel. 0 30/8 22 95 82
Bootseigner FG 330
Flotte Berlin

Detlef Kagelmacher

An der Linde 4
41564 Kaarst
Tel. 0 21 31/51 80 86
Bootseigner FG 878
Flotte Schlei

Thomas von Deschwanden

Obermatthistr. 34
CH 6015 Reussbühl
Tel. 07 94 03 89 81
Flotte Bodensee

Hans-Henning Witzmann

Lilli-Henoch-Str. 9
10405 Berlin
Tel. 01 72/6 90 44 27
Bootseigner FG 672
Flotte Berlin

Friedmut Maag

Im Winkel 16
79777 Ühlingen-Birkendorf
Tel. 0 77 43/10 69
Flotte Bodensee

Dimitri Rempen

Imbrosweg 52
12109 Berlin
Tel. 0 30/4 61 85 84
Bootseigner Neubau
Flotte Berlin

Jürgen Griese

Moorkatenweg 19
24837 Schleswig
Tel. 0 46 21/2 14 13
Flotte Schlei

Ralf Kronacher

Stoschstr. 1 A
24235 Laboe
Tel. 0 43 43/88 44
Bootseigner FG ...
Flotte Kiel

Karin Brösicke

Hartwicusstr. 19 A
22087 Hamburg
Tel. 0 40/22 75 63 98
Bootseignerin FG 498
Flotte Flensburg

Dr. Jan Christiansen

Hasselkamp 79
24119 Krons Kamp
Tel. 04 31/58 50 36
Bootseigner FG 690
Flotte Kiel

Hagen Stingl

Hemigkofenerstr. 19/3
88079 Kressbronn
Tel. 0 75 43/77 79
Bootseigner FG 735
Flotte Bodensee

Setzt Euch bitte mit den Neumitgliedern in Eurer Flotte in Verbindung und nehmt Kontakt auf!

Kurt Grosskopf

Ringstr. 56
27721 Ritterhude
Tel. 0 42 92/41 41
Bootseigner FG 337
Flotte Kiel

Jürgen Lamdolt

Oberdorferstr. 29
88085 Langenargen
Tel. 0 75 43/18 46
Flotte Bodensee

Karl-Heinz Schürck

Ostermannstr. 6 A
45884 Gelsenkirchen
Tel. 02 09/13 57 57
Bootseigner FG 618
Flotte Essen

Detlef Tychsen

Alte Kampstr. 3
32584 Löhne
Tel. 0 57 31/80 83
Bootseigner FD ...
Flotte Kiel

Klaus Himmerkus

Fissaubrück 10 A
23701 Eutin
Tel. 0 45 21/84 92 94
Bootseigner FG 546
Flotte Flensburg

Joachim Krause

Achtern Knick 88
24539 Neumünster
Tel. 0 43 21/97 91 22
Bootseigner FG 933
Flotte Kiel

Wolfgang Hausmann

Dr.-Leber-Str. 65
23966 Wismar
Tel. 0 38 41/20 27 28
Bootseigner FD 1000
Flotte Meck-Pomm

Hier wird noch eine
Anzeige von
Redlefsen ergänzt!

Nordisches Folkeboot

GFK-Rumpf mit Teakdeck
und Mahagoniaufbau,
Liebhaberstück,
umstande halber zu verkaufen
segelklar, eventuell
Inzahlungnahme von älterem
Folke möglich

€ 33.333,-

Tel. 01 71/7 44 07 00

Verkaufe

1 Satz Regattasegel von North
kaum benutzt € 900,-

1 Satz Fahrtensegel
(mit Reffkauschreibe)
von Bröder € 600,-

1 Kuchenbude
(gelb) € 300,-

1 Hafentrailer
(steht zur Zeit im Passathafen
von Travemünde) € 350,-

Klaus Langbehn
23568 Lübeck, Zwinglstr. 4
Tel. 04 51/3 88 22 34

Nordisches Folkeboot

Version „Schulboot“



ideal als Jugendboot (Steuerm. + 6 Pers.), 8/2000
(Duchten Burma-Teak), Rumpf: dunkelgrün, Deck: weiß
Original Kertemünde Alu-Rigg
kaum gesegelt (neuwertig), aus Gesundheitsgründen zu verkaufen

€ 19.800,-

Tel. 0 80 56/13 36 oder 01 71/8 78 40 77

Wintberger-Hänger auf Wunsch

BRANDT-MØLLER

Folkeboot BM-Family Bj. 1997

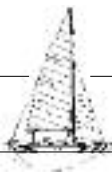
Kajüte Mahagoni/Teak, Teak-Deck, Alu-Rigg, Roll-Reffanlage, Klappmast, 9 PS Yanmar Diesel Einbaumotor, 2 Batterien, Wassertank, Niroschleife, Alkoholkocher, Kompass, Echolot, Fockpersenning, Segelpersenning, Plan über Alles, Porta Potti Toilet, selbstlenzende Plicht, Kupferantifouling im Gelcoat

Neupreis: 129.000,- DM

Preisvorstellung: € 50.000,-

Tel.: 0 30/6 86 55 75

Fax: 0 30/6 86 80 60



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Karl-Peter Nielsen
Jägerstr. 13a, 12209 Berlin
0 30/3 27 96 70, Fax 0 30/32 79 67 27
dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

2. Vorsitzender
Klaus Löffler
Sandstr. 36, 13593 Berlin, 0 30/3 62 60 01

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

Sportwart

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

Pressewart/Redaktion

Hans-H. Hansen
Hermann-Löns-Str. 19, 59469 Ense
0 29 38/23 45, Fax 0 29 32/78 40
hansenhansh@aol.com

Technischer Obmann

Christian Goecke
Kölner Str. 14a, 58332 Schwelm
Tel. 0 23 36/1 50 88 o. 0 23 36/47 90 10
Tel. Büro 0 23 36/47 90 17
christian.goecke@goecke.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

Eigner	Euro 45,-
Mitsegler	Euro 25,-
Schüler, Studenten	Euro 10,-
Jugendliche	Euro 0,-

Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank 24
BLZ: 210 700 24, Kto.-Nr.: 0 351 916 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

Rainer Birkenstock
Mommensenstraße 62, 10629 Berlin
Tel. 0 30/8 81 12 67, Fax 0 30/8 81 57 24
rai.birkenstock@t-online.de

Bodensee

Norbert Herrmann, Tel. 0 75 41/98 19 45
Mozartstr. 4, 88097 Eriskirch
E-Mail No. Herrmann@t-online.de

Eckernförde

Hinnerk Blenckner, Tel. 0 43 51/4 62 42
De grüne Weg 6 A, 24367 Osterby
h_blenckner@mediaprint-nord.de

Essen

Jochen Weber, Tel. 02 01/46 14 22
Bonscheidter Str. 71, 45259 Essen

Flensburg

Gert Vogler, Tel. 0 46 31/40 75 33
Kurparkstr. 10, 24960 Glücksburg

Hamburg

Nils Hansen, Tel. 0 40/5 11 99 42
Forsteck 33, 22589 Hamburg
hansn@12move.de

Kiel

Ulf Kipcke, Tel. 0 43 21/52 89 95
Looper Weg 20, 24536 Neumünster
rakipcke@t-online.de

Lübeck

Dr. Thomas Reinberg, Tel. 04 51/79 69 62
Bern-Notke-Str. 5, 23564 Lübeck
treinberg@t-online.de

Möhnesee

Christian Goecke, Tel. 0 23 36/1 50 88,
Tel. Büro 0 23 36/47 90 17, Fax 47 90 10
Kölner Str. 14 a, 58332 Schwelm

Mecklenburg-Vorpommern

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

Schlei

Walter Muhs, Tel. 0 46 21/2 55 59
Mönchenbrückstr. 3, 24837 Schleswig

V-Mann Folke Junior:

Hartwig Sulkiewicz, Tel. 0 44 51/27 92
Am Sande 29, 26316 Varel

Impressum

FOLKE NEWS

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

Herausgeber:

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktion und Anzeigen:

Hans-H. Hansen
Hermann-Löns-Str. 19
59469 Ense
Tel. 0 29 38/23 45, Fax 0 29 32/78 40
hansenhansh@aol.com

Satz und Druck:

Druck-Center Uwe Mussack
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll
Tel. 0 46 61/22 44, Fax 0 46 61/51 86
www.druck-center.de
info@druck-center.de

Bezugskosten:

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 22. 05. 2003

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

© Deutschen Folkebootvereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

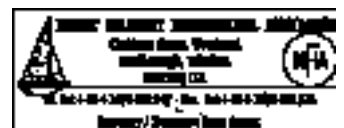
Hamburg
Rolf Polläh, Hamburg
Telefon: 0 40/82 72 10

Kiel
Fritz Lübke, Kiel
Telefon: 0 43 1/39 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

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

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



Die FOLKE NEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____		Geburtsdatum _____	
Name _____		Telefon _____	
Straße _____		Bank _____	
PLZ _____	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



Ihre Meinung ist gefragt!

Weil die Folke News weiterhin und auch unter neuem Pressewart den Erwartungen möglichst vieler Leser entsprechen soll, müssen wir erst mal wissen, wie die Erwartungen denn sind. Wenn wir es auch nicht allen recht machen können, wollen wir doch möglichst nahe an dieses Ziel rankommen. Dazu brauchen wir Informationen, die

wir mit den folgenden Fragen zu bekommen hoffen. Wir haben das in ähnlicher Form ja schon mal versucht. Also, wir bitten um möglichst viele Einsendungen, per Post, per Mail oder Fax an den 1. Vorsitzenden.

Wir hoffen auf viele Zusendungen und danken für die Mühe!

Name, Vorname: _____

Bitte ankreuzen:

ich bin Eigner von F- _____ ich bin Vorschoter auf F- _____

Sonstiges _____

Mein Hauptinteresse liegt im Regattasegeln Fahrtsegeln kombiniert
 Sonstiges _____

Die FolkeNews in ihrer bisherigen Form gefällt mir: sehr gut gut weniger gut

Die folgenden Themen sind für mich wichtig/unwichtig und sollten dementsprechend stärker bzw. weniger stark berücksichtigt werden.

Thema	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	uninteressant
Bereich Regatta-Segeln				
Regattaberichte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Regattatermine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veranstaltungstipps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erfahrungen Top-Segler/ Trimmtipps von Experten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beschläge/Ausrüstung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bauvorschriften	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rangliste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bereich Fahrtsegeln				
Törnberichte Folkeboote	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Törnberichte allgemein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausrüstungstipps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kochen an Bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Segeln mit Kindern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Allgemeine Themen				
Pflege und Wartung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lackierungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwachstellen am Boot und deren Reparatur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trailer von Folkebooten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portraits von artverwandten Bootsklassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heini meint - Kolumne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sonstige Themenwünsche: _____

Ich wäre grundsätzlich bereit, auch selbst aktiv mit Artikeln die Arbeit der Redaktion zu unterstützen:

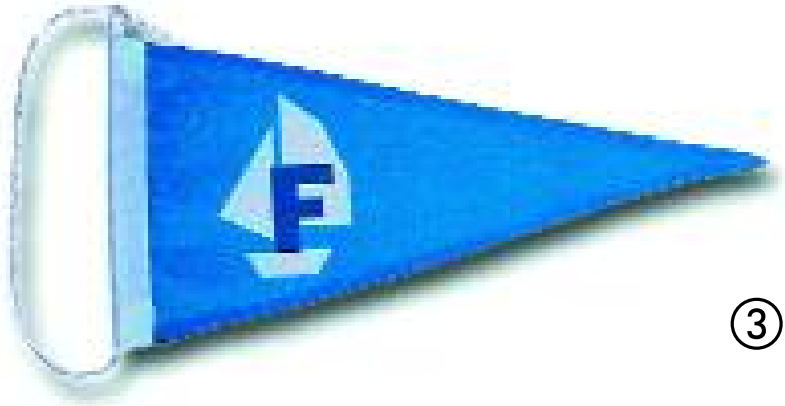
ja, regelmäßig vielleicht unregelmäßig nein



Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



①



③



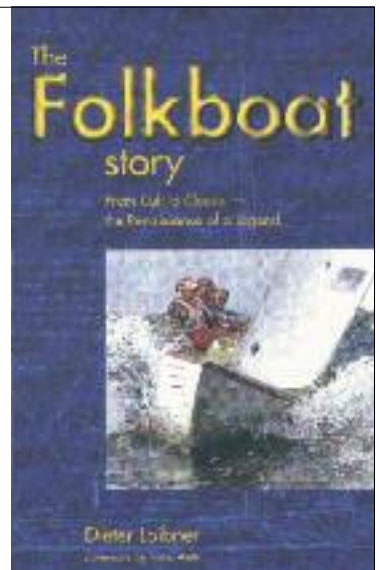
⑤



④

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

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



Habt Ihr Interesse an den kompletten Folke-News-Jahrgängen 1994, 1997, 1998 und 1999?

Aus Rückläufern können wir anbieten:

Folke-News 1998, Heft 1 bis 4	Euro 8,00
Folke-News 1999, Heft 1 bis 4	Euro 8,00

Bauvorschriften (in englischer Sprache)	Euro 10,00
Riggplan einzeln (sonst in Bauvorschrift)	Euro 5,00

① Anstecknadel	Euro 12,00
③ Folkebootstander	Euro 9,50
④ Folkebootaufnäher	Euro 7,50
⑤ Autoaufkleber	Euro 1,50

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

Bestellungen bitte beim Kassenwart:

Hans-Jürgen Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen

Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten auf telefonischen Wege unter der Rufnummer 04 10-4 61 33, Mo. -Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

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