2,50 €

Nummer 1/2004
1. Quartal

62 Jahre
Folkeboot

FolkeNews

• Saisonvorschau 2004 Seite 4
• Lasses Törn nach Westschweden Seite 9
• 1000stes Folkeboot aus Kerteminde Seite 13
• Wie stabil ist das Folkeboot-Rigg? Seite 18

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!*

Folkebåd centralen 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

Ob Fahrten- oder Regattasegel–Für Ihr schnelles Folkeboot:

Beilken Segel

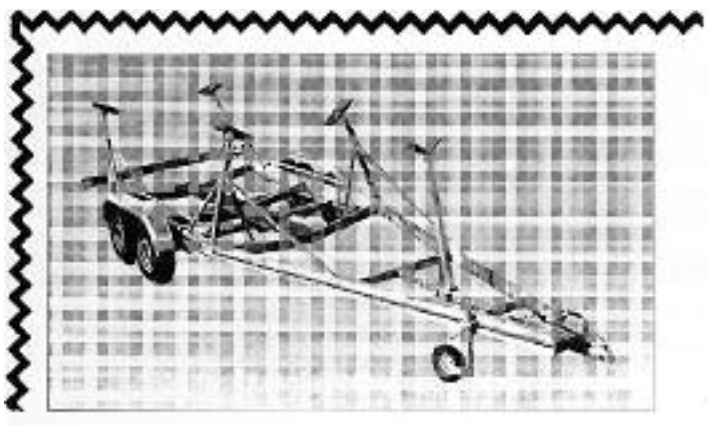
Beratung, Verkauf und Reparatur-Service in eigener Werkstatt

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

Ihr ganz persönlicher Segelmacher

Beilken

9/97/030



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

Zuschriften an ...

HARBECK *Ihrem Boot zuliebe*

Herrmann Harbeck, Fahrzeugbau GmbH
83329 Waging am See · (08681) 40 90 · Fax (08681) 40 92 09

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

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler,

Vom Erscheinen der letzten News bis heute ist innerhalb unserer Vereinigung nicht viel geschehen. Oder sagen wir es anders, mir sagt ja keiner was. Lediglich die Essener Flotte hält den Vorstand mit ihren Planungen für unsere Jahreshauptversammlung 2004 bereits mächtig in Trab. Während der Boot in Düsseldorf trafen sich auf Einladung des Deutschen Segler-Verbandes turnusgemäß die Vertreter der Klassenvereinigungen. Im Rahmen dieser Sitzung wurde im Wesentlichen über die Anerkennungsordnung für Klassen und Klassenvereinigungen diskutiert. Entscheidungen, die unsere Klasse direkt betreffen, gab es nicht, so dass ich auch hier nichts Neues berichten kann. Mein diesmal sehr kurzes Vorwort schließend, wünsche ich ideale Randbedingungen für Eure Wartungs- und Pflegearbeiten an Euren Booten, nicht zu viele Blasen an den Händen und einen guten Start in die neue Segelsaison,

Euer
1. Vorsitzender
Karl-Peter Nielsen

Kommentar:

Gut gemacht Erik, jetzt nicht nachlassen!

Wenn wir in unserem Beitrag zum bemerkenswerten Jubiläum des 1000sten Folkebootes der Folkebådcentralen in Kerteminde (S. 13) Erik Andreasen als „Mister Folkboat“ oder „Erik den Großen“ bezeichnen, dann mag das manch einen stören. Nicht ohne Recht.

Erik hat sich als wahrer Geschäftsmann nicht immer und überall nur Freunde gemacht, andererseits: welcher Unternehmer könnte sagen, er hätte das? Außerdem ist seine Werft ganz bestimmt nicht die einzige, die Beachtung verdient. Viele von uns segeln alte Holzfolkes aus Werften, die es heute nicht mehr gibt, oder die längst keine Boote mehr bauen. Vor vierzig Jahren gab es zig gute Folkebootsbauer. Dann ging es mit der Klasse zusehends bergab. Man darf vermuten, dass sie regelrecht verkümmert wäre und heute nur noch ein paar Traditionalisten ihre schönen Holz-Oldtimer segeln würden, mit viel Liebe und Spaß, aber ohne sportliche Herausforderung.

Als der Vorschlag kam, das Folke in GFK zu bauen, legten viele dem Pionier dies als Mangel an Liebe zum Boot aus, als modernistische Neuerungs- und Profitsucht. Segler sind ja meist recht konservativ. Aber der Vorschlag setzte sich mit Hartnäckigkeit durch, und - oh Wunder - die Klasse überlebte und gedieh aufs Neue. Heute gilt es als Phänomen, wie lebendig das sportliche und geselligeLeben in der 62 Jahre alten Bootsklasse ist. Die Legende lebt weiter und gewinnt immer neue Freunde.

Das verdankt sie unter anderem einem Unternehmer, der eben doch immer wieder beweist, dass er das Folkeboot liebt. Erik hat sich in höchstem Maße um unsere Klasse verdient gemacht. Das konnte er nur, weil er Unternehmer ist und auf seinen unternehmerischen Erfolg achtet. Deshalb sprechen wir ihm ohne Vorbehalt unsere herzlichen Glückwünsche aus. Wir wünschen ihm weiterhin Erfolg und wünschen ihm gleichzeitig mehr Konkurrenz. Wir wünschen Brand-Møller und Begré und anderen auch Erfolg, und es sollte noch viel mehr lizensierte Folkeboot-Werften geben, für bildschöne Einzelbauten und für technisch perfekte, schnelle Schiffe, aus Holz und GFK. Und alle sollen dank unserer strengen Klassenvorschriften weiterhin auf der Regattabahn chancengleich gegeneinander antreten.

Nun gibt es bohrende Fragen an Erik A. wegen der Building Fee Plaketten an vielen seiner ausgelieferten Schiffe. Das kann Erik der Segler und Erik der Unternehmer nicht auf sich sitzen lassen. Sonst riskiert er, am Rande der nächsten Regatten den Ehrentitel „Mister Folkboat“ aberkannt zu bekommen, und das wird er nicht wollen nach seinen jüngsten mutigen Investitionen in Estland. mh

Ranglistenregatten der Nordischen Folkeboote 2004

Qualizeitraum für die DM 2004 vom 08. 06. 2003 - 07. 06. 2004

Regatta	Von	Bis	Revier	Flotte	Faktor	Verein
Tegeler Kanne	24.04.2004	25.04.2004		Berlin	1,10	JSC
Frühjahrsregatta Essen	24.04.2004	25.04.2004	Baldeneysee	Essen	1,15	YCRE
Goldplakette Tegel	01.05.2004	02.05.2004		Berlin	1,10	SVT
Mailüftchen	01.05.2004	02.05.2004	Baldeneysee	Essen	1,20	EYC
Elbe Pokal Regatta	01.05.2004	02.05.2004		Hamburg	1,10	BSC
Staader Pokalregatta	14.05.2004	16.05.2004		Bodensee	1,15	
Dr. Sparr-Preis	15.05.2004	16.05.2004		Berlin	1,25	SV03
Elbe-Damm-Regatta	15.05.2004	16.05.2004		Hamburg	1,15	MSC
Maibock (Flottenmeisterschaft Lübeck 1.Teil)	15.05.2004	16.05.2004	Lübecker Bucht	Lübeck	1,10	LYC
Schleipokal	15.05.2004	16.05.2004	Schlei,Große Breite	Schlei	1,35	SSC
Eckernförder Frühjahrsregatten	22.05.2004	23.05.2004	Eckernförder Bucht	Eckernförde	1,35	SCE
Gothenschild	05.06.2004	06.06.2004		Berlin	1,30	SCG
Trudelmauspokal	12.06.2004	13.06.2004	Bülk	Kiel	1,25	Flotte Kiel
Kieler Woche	19.06.2004	22.06.2004	Stollergrund	Kiel	1,50	KYC
Meersburger Pokalregatta	26.06.2004	27.06.2004		Bodensee	1,25	
Deutsche Meisterschaft	05.07.2004	09.07.2004	Lübecker Bucht	Lübeck	1,55	Grömitzer Segler Verein
Goldpokal	12.07.2004	16.07.2004	Lübecker Bucht	Lübeck	1,60	NYC
Travemünder Woche	29.07.2004	31.07.2004	Lübecker Bucht	Lübeck	1,30	LYC
Zeller Folkeboot Pokal	14.08.2004	15.08.2004	Bodensee	Bodensee	1,10	
Flensburger Pokalregatten	28.08.2004	29.08.2004	Flensburger Förde	Flensburg	1,20	FSC
Jeantex-Sand Regatta	28.08.2004	29.08.2004		Hamburg	1,00	BSC
Flottenmeisterschaft Kiel	04.09.2004	05.09.2004		Kiel	1,25	
Berliner Meisterschaft	10.09.2004	12.09.2004		Berlin	1,35	SV03
Kressbronner Herbstregatta	11.09.2004	12.09.2004	Bodensee	Bodensee	1,20	
Essener Segelwoche	11.09.2004	12.09.2004	Baldeneysee	Essen	1,15	YCRE
Sanduhr-Regatta (Hamburger Meisterschaft)	11.09.2004	12.09.2004		Hamburg	1,25	MSC
Bruno Splieth Pokal	11.09.2004	12.09.2004		Kiel	1,20	
Niendorfer Kielboot Regatta (Flottenmeisterschaft Lübeck 2.Teil)	11.09.2004	12.09.2004	Lübecker Bucht	Lübeck	1,25	NYC
Berolina Cup	18.09.2004	19.09.2004		Berlin	1,15	SVST
Möhneseepokal	25.09.2004	26.09.2004	Möhnesee	Möhnesee	1,10	YCM
Flottenmeisterschaft Möhnesee	01.10.2004	03.10.2004	Möhnesee	Möhnesee	1,25	SKMD
Konstanzer Schlußlicht	09.10.2004	10.10.2004	Bodensee	Bodensee	1,20	
Letzte Pötte	09.10.2004	10.10.2004	Baldeneysee	Essen	1,15	SCN
Flottenmeisterschaft Essen	16.10.2004	17.10.2004	Baldeneysee	Essen	1,25	YCRE
Ruhrland Folkeboot Finale	23.10.2004	24.10.2204	Baldeneysee	Essen	1,35	YCRE
Rolling-Home	30.10.2004	31.10.2004		Berlin	1,30	SCA

Blick in den Rückspiegel

Das neue Jahr hat begonnen, das alte ist noch nicht weit. Zeit für Rück- und Ausblicke - und große Vorfreude auf die Regattasaison 2004 - von Stefan Rosehr

Ich stehe am Clubhaus und schaue auf 56 Folkebootmasten, naturlackiert, weiß, sogar einer aus Aluminium ist dabei. Ein toller Anblick. Die gesamte Nordwest-Seite des Hafens liegt zweireihig voll mit Folkebooten. Von der Wiese vor dem Clubhaus dringen die Stimmen der anderen Segler zu mir herüber. Die Meldezahl ist beeindruckend. Besser als bei den Dänen in Fredericia oder Abenraa. Auch, dass so viele aus der Flotte Lübeck dabei sind finde ich toll.

Die Knochen tun mir weh. Die letzte Woche war hart. Deutsche Meisterschaft vor Grömitz. Es waren zwar nur zwei Tage mit Starkwind dabei, aber so eine ganze Woche segeln spürt man. Trotz allem aber eine tolle Veranstaltung und eine gute Beteiligung. Die Entscheidung für den Deutschen Meister fiel wieder einmal in der letzten Wettfahrt. Da kann kein Krimi an Spannung mithalten. Begeistert waren auch die zwei Crews vom Bodensee - so ein Tagessieg hat schon was. Das Training in Eckernförde mit den „Kieler Meistern" vor den Eckdays hat scheinbar seine Wirkung nicht verfehlt. Oder sie haben im Winter ein Buch gelesen?

Ich lasse den Tag noch mal Revue passieren. Die schiefe Startlinie. Die zwei Gesamtrückrufe - ich war bestimmt auch dabei - dann die schwarze Flagge. Zwei Dänen und einen Deutschen hat es doch noch erwischt. DSQ im 2. Lauf - das ist hart, aber es gibt ja einen Streicher. Auf der Zielkreuz das Wendeduell mit dem Schweden. Wie haben wir uns gefreut, dann doch noch knapp einen Meter vor ihm im Ziel zu sein. Der Wetterbericht hat NW 3-4 für morgen versprochen. Gute Richtung und gute Stärke, kleine kabbelige Welle - nicht so viel wie letztes Jahr auf dem Goldpokal in Abenraa. Da flogen ja echt die „Kühe von den Deichen". Die reinste Materialschlacht. Dieses Jahr werden wohl keine Masten runterkommen. Aber beachtlich, wie die Dänen mit den Verhältnissen umgehen konnten. Ich bin gespannt, wer den Goldpokal dieses Jahr für sich entscheiden wird. Hoffentlich ein Deutscher. Das wäre ein toller Erfolg, wo doch praktisch hier der Pokal von Senator Hans Hagelstein aus der Taufe gehoben wurde. Die Preise sind zwar seitdem etwas kleiner geworden(*), aber an Qualität hat der Goldpokal bestimmt nichts eingebüßt - eher im Gegenteil.

Mir kommt der Schleipokal wieder in den Kopf. War eigentlich fast wie immer. Ankommen, herzlich empfangen werden, einkranen, hinterher ein kühles Pils und Bratkartoffeln im Vereinshaus. Am Samstag um neun Uhr gemütliches Auslaufen. Pünktlich zum Start steht Rasmus dann auf und pustet auf der großen Breite, was das Zeug hält. Nur im letzten Jahr war es mal ganz anders. Umlaufend schwachwindig - nur ein gewerteter Lauf überhaupt. Und den auch noch mit einem Anlieger als „Zielkreuz". In diesem Jahr dann wieder „wie immer" - frische Brise mit kurzen knackigen Wettfahrten. 5 Läufe und einen Streicher schnell im Kasten. Das gemütliche Beisammensein abends in Missunde sollte jeder einmal mitgemacht haben.

Danach kam dann eines meiner Lieblingsreviere - Eckernförde. Mir fällt sofort der Spruch vom alten Fritz wieder ein: „Zusch…. und Kühe drauf treiben". (Obwohl das aus meiner Sicht auf mehrere Reviere zutrifft.) Aber diesmal waren die Wettfahrten ganz ok. Auch wenn ich nie kapiere, wann man hier nach links - und wann nach rechts fahren muss. Daran hat auch die stundenlange Debatte am Abend mit Nico nichts geändert! Der einzige Trost den ich hier immer habe ist, dass es Holli Dietrich scheinbar genau so ergeht.

Überrascht war ich dann auf dem Trudelmauspokal: Wettfahrtleiter Michael Krummhoff hatte eine neue Kopfbedeckung - diesmal ganz anders als sein üblicher orientalischer „Deckel". Vielen bestimmt noch von der Deutschen Meisterschaft 2003 bekannt. Aber seine Souveränität bei den Wettfahrten ist immer wieder überzeugend. Diesmal erkannte er die sich nähernde Flautenzone zielsicher und zeitete uns am Leefass - der Lauf war gerettet. Am Abend bei Dieter Kipcke war ja auch wieder Superstimmung. Am besten natürlich wieder am Tisch der Truppe vom Baldriansee, „Teufel auch", wie hießen die noch gleich?

Irgendwas pfeift in meinem Ohr - ach ja, es ist der Teekessel den ich auf den Herd gestellt habe. Meine Frau kommt ins Wohnzimmer. Ich nehme das dampfende Glas und gieße einen kräftigen Schluck Rum hinein. Es ist ein grauer, kalter Sonntag im Februar. Ich lehne mich zurück, trinke meinen Tee und weiß genau: die Regattasaison 2004 wird super!

Euer „Sporti"
Stefan
FG 731

(*) beim 1. Goldpokal bekam der Sieger ein werftneues Folkeboot als Preis

Up and Down auf der Förde

Deutsche Meisterschaft der Mini-Folkeboote

Hans Gebhard Friese ist neuer Deutscher Minifolke-Meister!

Ein Wochenende Mitte Februar. Was machen da die meisten von uns? Unterwasserschiff überholen. Deck streichen. Trailer tüffen. Garage aufräumen. Kaminholz sägen. Keller streichen. Bücher lesen. Karneval feiern. Nochmal zum Skifahren verreisen. Ganz Glückliche fliegen vielleicht in ein warmes Segelrevier. Wir anderen träumen vom Segeln...

Es sei denn, wir hätten ein 1 m-Folke! Hier fanden am 14. und 15. Februar die Läufe der Deutschen Meisterschaften der Mini-Folkeboote statt, in Eckernförde, mit guter Beteiligung und bei prima Wetter...

Mit 17 Teilnehmern und elf gesegelten Wettfahrten war die am 13. und 14. Februar vom SCE in Eckernförde erstmalig ausgerichtete Deutsche Meisterschaft der Mini-Folkeboote ein voller Erfolg. Schon im Vorfeld demonstrierten Knut Nommels und Heino Peters als Initiatoren mit einer ausführlichen Ausschreibung und Segelanweisung Professionalität, die eine tolle Veranstaltung erwarten ließ.

Nach fünf Stunden Fahrt von Essen lag bei unserer Ankunft in der Eckernförder Siegfried-Werft schon eine Nachricht vor. Wir sollten doch gleich bei Knut anrufen, da dieser uns zum Essen abholen wollte. Aha, auch an die aus weiter Ferne angereisten Gäste war gedacht. Wir hatten jedoch noch ein weiteres Mini-Folke in Kiel abzuholen, und so stürzten wir uns später allein in das Eckernförder „Nachtleben".

An die von Heino Peters durchgeführte Steuermannsbesprechung - bei der alle von der „normalen" WR abweichenden Regeln für das Segeln mit Modell-Yachten erläutert wurden - schloss sich dann die Taufe von F-GER 2004, dem neuesten Mini-Folkeboot an. Dieses Boot wird innerhalb der Flotte Essen als voll segelfähiger Wanderpreis für den besten aus dem zweiten Drittel bei den drei letzten Wettfahrten der Flotte Essen (Flottenmeisterschaft, Letzte Pötte und Finale) ausgesegelt. Der Gewinner erhält das Boot jedoch nur, sofern er noch kein Mini-Boot und seinen ständigen Liegeplatz in Essen hat. Das Boot wurde zum Teil von Knut Nommels und Heino Haase gesponsert. Heino stiftete die bestimmt siegfähigen Segel, während Knut das Boot zum Sonderpreis gebaut hat. Eine tolle Idee!

Die Wettfahrtleitung für die nun folgenden zehn Wettfahrten des Tages übernahmen Michael Scharmer und Winfried Weiß in professioneller und freundlicher Manier. Bei jeder signifikanten Winddrehung wurden Tonnen bzw. Startlinie verlegt. Regelverstöße wurden so gut wie möglich durch Strafkringel geahndet. Zu Disqualifikationen kam es zum Glück nicht.

In den ersten fünf Läufen dominierten Hans-Gebhard Friese, Klaus Blenkner und Kiki Goecke zwischen einer und drei Windstärken das Geschehen. Die Lokalmatadore und Top-Favoriten Knut Nommels, Holli Dittrich und Heino Peters hielten sich zunächst vornehm zurück. Nach der Kaffeepause am Nachmittag wendete sich das Blatt. Zwei durch Regelverstöße von Mitbewerbern total chaotische Starts, bei denen fast alle bis dahin führenden „Fernlenker" stark ausgebremst wurden, mischten die Karten neu. Die oben schon genannten Favoriten zogen mit sehr guten Ergebnissen in den Wettfahrten sechs bis zehn nach und sorgten für einen unglaublich spannenden Zwischenstand am Samstagabend. Mindestens sechs der 17 Starter hatten noch Aussichten auf den Gesamtsieg, auch wenn Hans Gebhard Friese schon einen recht deutlichen Vorsprung auf die Verfolger (Holli Dittrich und Heino Peters punktgleich auf Platz zwei und drei, Kiki Goecke mit drei Punkten Rückstand auf Platz vier) hatte.

An diesem Abend nahmen sich Holli, Knut und Heino Peters erneut Zeit, um mit uns beiden „Nordrhein-Vandalen" ein paar Bier zu trinken. Es war ein wirklich lustiger Abend, bei dem so manch lustige Geschichte erzählt und über etliche Witze herzlich gelacht wurde.

Während der anschließenden Nacht hatte mein Zimmernachbar Karl-Heinz

gemacht haben, jedenfalls gab es neben den Sachpreisen für die Bestplatzierten und einem SCE-Schlüsselanhänger als Erinnerungspreis für jeden, der tapfer durchgehalten hat, eine Flasche Hochprozentiges - nach eigener Wahl. Karl-Heinz und ich haben unsere „Beute“ den Männern der DGzRS gestiftet, die unsere Mini-Boote bei mehreren Manövern mit dem Strandrettungsboot „Wuppesahl“ immer rücksichtsvoll umfahren haben.

Unser Dank gebührt allen Organisatoren, der SCE mit deren Wettfahrtleitern und allen Mini-Seglern, die uns ein super Wochenende bereitet haben. Schon jetzt laden wir Euch zur nächsten Mini-DM nach Essen ein. Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben…

Kiki Goecke,
Mini-Flotte Essen

Ergebnisliste (1. Drittel):

1. Hans G. Friese	*21 Punkte*
2. Holli Dittrich	*29 Punkte*
3. Kiki Goecke	*31 Punkte*
4. Heino Peters	*31 Punkte*
5. Uwe Rehbehn	*40 Punkte*
6. Knut Nommels	*47 Punkte*

Schürck dann die Shit-Karte gezogen, weil ich beim Fernsehen eher im Bett eingeschlafen war. Trotz aus Klopapier gebastelter Ohren-Pröppis ist es ihm nicht gelungen meine durchdringenden Säge-Geräusche wirksam zu ignorieren. Auch die Suche nach einem freien Zimmer - zur Umgehung des Schlaflärmproblems - blieb leider erfolglos. Tut mir leid, lieber Karl-Heinz, es lag jedenfalls nicht an zu heftigem Biergenuss.

Nach einem ausgiebigen Frühstück und dem Auschecken im Hotel waren wir beiden die ersten, die sich am Kran der SCE einfanden. Leider Totenflaute, Teil zwei der DM war somit in Gefahr. Nach einer sehr zähen Wettfahrt unter schwierigsten Wind- und Stromverhältnissen entschloss sich die Wettfahrtleitung zum Abbruch der Serie, der einzig richtigen Entscheidung

Bevor wir den 530 Kilometer weiten Heimweg antraten, gab es eine schöne Preisverleihung. Norbert Lins (2. Vors.) muss wohl einen Einbruch in einen Getränkehandel

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

KiWo 2004:
Rendezvous der Klassiker
Holzfolkes vor!

Der Freundeskreis klassischer Yachten veranstaltet auch 2004 in Kiel ein Rendezvous der Klassiker zur Kieler Woche. Es beginnt am Freitag Abend mit einem Barbecue im British Kiel Yacht-Club, und am Samstag folgt eine Yardstick-Regatta mit Start in der Kieler Innenförde vor dem Kieler Yacht Club.

In jedem Jahr wird ein Bootstyp als Schwerpunkt gewählt und vorgestellt; in diesem Jahr wird es das Folkeboot sein!

Die Organisatoren suchen den Kontakt zu den Holzboot-Eignern, damit möglichst viele eine Einladung zugeschickt bekommen können.

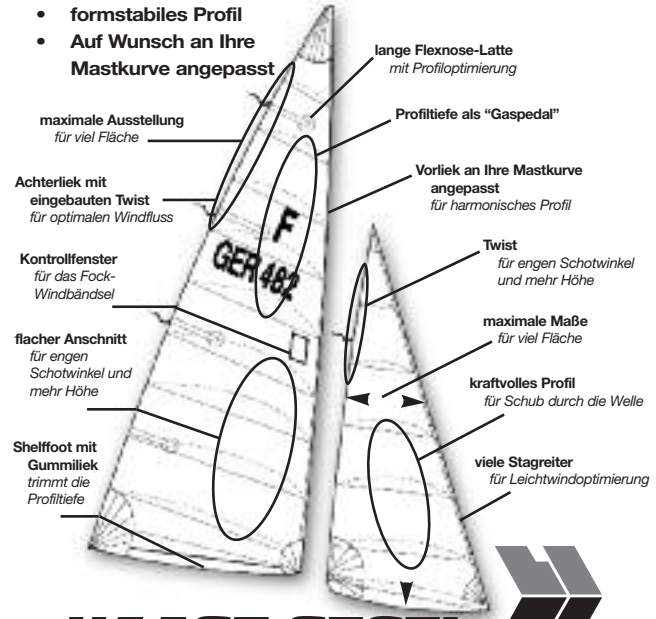
Interessenten können sich über ihre Flottenkapitäne oder über die „NEWS"-Redaktion melden, Einladungen werden dann von der Organisation direkt geschickt.

Zur Erinnerung: die Kieler Woche beginnt in diesem Jahr am 19. Juni.

Foto: KIEL SAILING CITY - Pressamt

Die Folkeboot Segel
- mit den eingebauten Vorteilen

- Großsegel aus Contender 6,52oz, langlebig und reckfest
- Fock aus Square Ripstop 305g/qm, langlebig und reckfest
- formstabiles Profil
- Auf Wunsch an Ihre Mastkurve angepasst



HAASE SEGEL
Der Segelmacher Ihres Vertrauens.
Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde
Telefon 04502/2038 • Telefax 04502/2315
www.haase-segel.de • E-mail: info@haase-segel.de

Regatta-Haie aufgepasst!

Highlights im Revier

Herbst 2004 erstmals „Dreierpack mit hohem R-Faktor" auf dem Baldeneysee

Das wird ein Oktober: Am 9. und 10. die „Letzten Pötte" RR 1,15, Ausrichter SC Najade. Am 16. und 17. die „Flottenmeisterschaft" RR 1,25 Ausrichter YCRE. Und dann, am 23. und 24. das „Ruhrland Folkeboot Finale" RR 1,35 Ausrichter YCRE!

Das bedeutet für auswärtige Gäste Minimalaufwand für maximalen Regattaspaß. Denn nicht nur auf dem Wasser, auch an Land haben wir viel zu bieten:

Die „Letzten Pötte" ist eine Traditionsregatta mit berühmt berüchtigtem Rahmenprogramm im S C Najade. So reichen 5 Tage Erholung gerade so aus, um sich im YC Ruhrland erneut den Herausforderungen zu stellen.

Neben der „Flottenmeisterschaft" konnten wir den wohl aktivsten Verein am See für die Ausrichtung einer weiteren, reinen Folkebootregatta, dem „Folkeboot Finale", gewinnen. Und die „Ruhrländer" verstehen ihr Handwerk, zu Wasser wie an Land.

So können wir jetzt an 3 aufeinander folgenden Wochenenden Regatten und Geselligkeit vom Feinsten bieten. Oder, wie man bei uns sagt: Zum Saisonende noch mal richtig „abzappeln" und Punkte sammeln !

Und das Revier? Auf dem Baldeneysee, von uns liebevoll „die Banane" genannt, findet mit der Essener Segel Woche die größte Binnenveranstaltung im Segelsport statt, und in 2004 nutzen die H-Boote das Revier sogar für ihre DM .

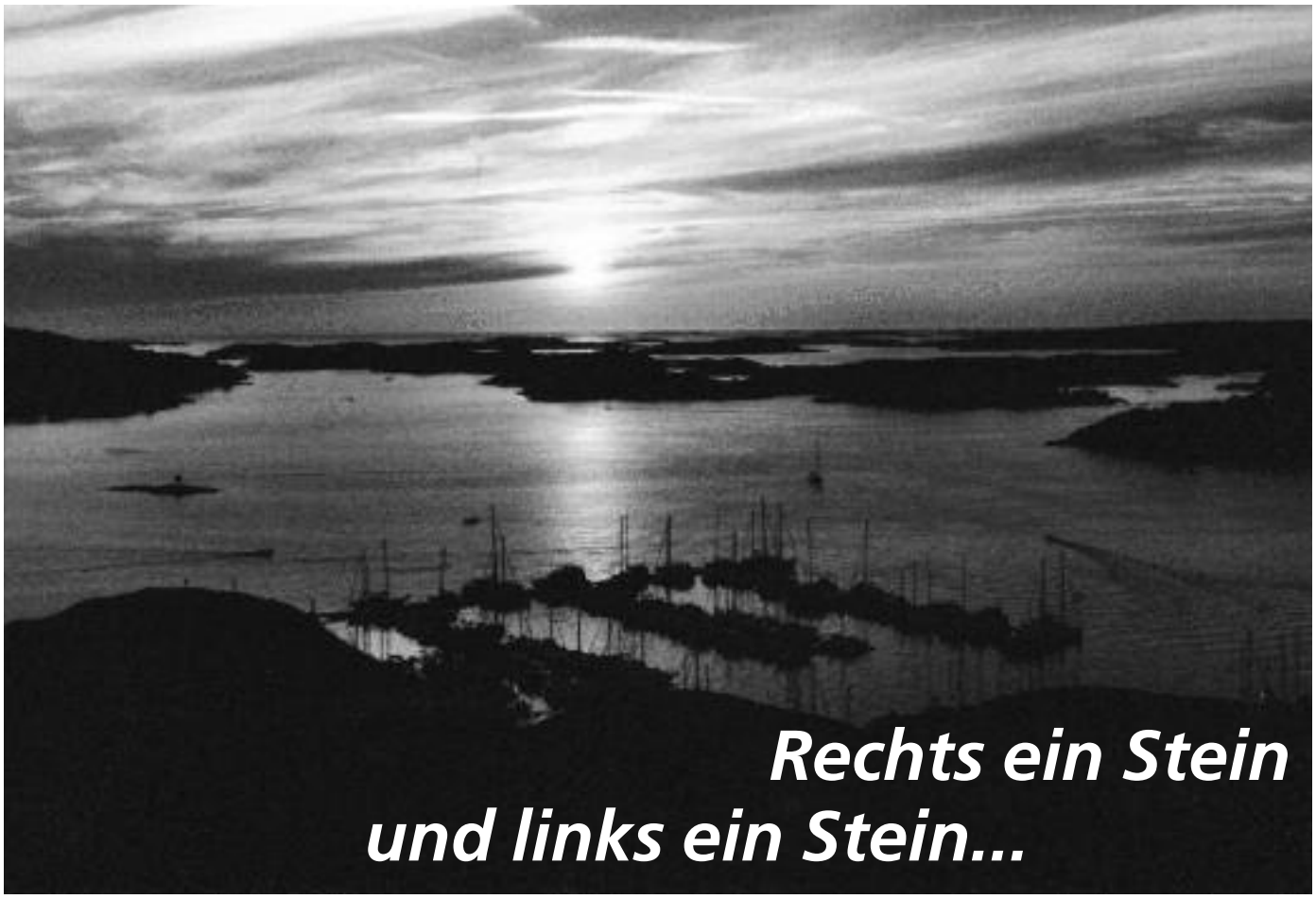
Also, keine Angst, die „Banane" hat was, wenn auch mit Tücken, aber beherrschbar. Und durch die Breite von ca 400 m ist auch ein „Versegeln" relativ schnell korrigierbar.

Flotte Essen: 87 Mitglieder und 78 Folkeboote auf dem „Lago Baldriano"

Ob von der Küste, aus Berlin, vom Bodensee oder Möhnesee: Die Essener Folkebootflotte, der SCN und der Yacht Club Ruhrland freuen sich schon jetzt auf Eueren Besuch. Die Ausschreibungen findet Ihr rechtzeitig unter www.folkeboote-essen.de

Bis dahin... man sieht sich

Horst Klein,
Flotte Essen



Rechts ein Stein und links ein Stein...

Mit F GER 419 in die westschwedischen Schären

ein Törnbericht von Lasse Johannsen

Die erste Sommerreise auf eigenem Kiel, der erste Segelurlaub mit der Freundin. Wir haben das Boot ausgerüstet, Seekarten und Handbücher studiert, und uns stehen volle fünf Wochen zur Verfügung, als wir am 1. Juli 2002 aus Kiel auslaufen.

Als ich im Herbst 2001 das Folkeboot Ger 419 erwarb, stand es seit über einem Jahr hoch und trocken an der Schlei. Wasser hatte es während dieser Zeit nur im Bauch gehabt. Der Holzmast lag im Freien, der Lack war abgewittert und ein gediegener S-Schlag zierte die Gegend um die Jumpstagspreizen. Viel Arbeit war nötig gewesen, bevor das Boot wieder seinem Element übergeben werden konnte.

Der erste Tag führt uns bei mäßigem West nach Sonderburg. Am zweiten Reisetag laufen wir durch den Alsen-Sund und den kleinen Belt nach Bogense. Sommerwetter begleitet uns nicht: „eine Regenfront jagt die nächste“ schreibe ich ins Logbuch, von „Wintersport“ ist die Rede und die Nacht verbringen wir in Thermo-Wäsche gemummelt im Schlafsack.

Auch der nächste Tag bringt keine Sonne, sondern Starkwind aus SW. Inken hat mit Seekrankheit zu kämpfen und ich überlege, wie lange ich ihr wohl noch so den Urlaub versauen darf. Die Sichtverhältnisse sind wegen starker Regenschauer erbärmlich und in die Karte kann ich nicht schauen, denn bis Einlaufen Ballen sitze ich angeleint an der Pinne. Also stur den Kompasskurs gesteuert, Samsø wird schon irgendwann in Sicht kommen!

Samsø im Regen findet unter der Persenning statt (eine Kuchenbude habe ich leider noch nicht) und zwar auch am nächsten Tag in Langør.

Über Grenå geht es nach Bønnerup-Strand, wo wir abends die ersten Sonnenstrahlen der Reise genießen. Die ganze Crew hat heute Geburtstag (meine Freundin). Grund genug für ein Bordfest, so dass der frische Räucherfisch und

Lasse auf dem kalten Weg nach Norden.

der malerische Sonnenuntergang am Strand genau recht kommen.

Weiter geht es am nächsten Morgen. Unser Ziel ist Skagen, 80 Meilen im Norden, wo wir um 02.00 h morgens einlaufen. In Höhe Leuchtfeuer Laesö-Rende hatte es aufgefrischt, und so konnten wir die Flaute vom Vormittag wieder etwas wettmachen.

Die Sonne scheint und Skagen lädt zum Ausflug ein. Wir mieten Fahrräder und erkunden Grenen und Gammel-Skagen. Inken genehmigt sich ein Bad in der Nordsee, ich brauche vorerst noch keine Abkühlung.

Nach zwei Tagen der Entspannung laufen wir am zehnten Reisetag nach Marstrand aus. Bei schwachem Wind aus SE gelingt das Verholmanöver an Schwedens Westküste ohne Kattegatt-typische Alpenpässe. Nordstrom macht ein Vorhalten von teilweise 25 Grad nötig und gestaltet das Anlaufen der grauen Schärenküste etwas interessanter. Wir sind so rechtzeitig in Marstrand fest, dass der obligatorische Badehausbesuch vor dem Abendessen stattfinden kann.

Mit dem Erreichen der westschwedischen Küste haben wir einen Wettervorhang durchsegelt. Es folgen zehn Schärentage voller Sonnenschein und frischem Wind aus SW. Ohne Welle läuft auch unser schwer beladenes Boot flink nach Norden. Zunehmend halte ich nach anderen Folkebooten Ausschau, werde allerdings enttäuscht. Häufig sind IF-Boote anzutreffen, nordische Folkeboote sehen wir selten.

Über mangelnde Betriebsamkeit können wir indes nicht klagen: in Schweden herrschen Industrie-Ferien. Eine bei uns unbekannte Regelung, die in den Betrieben für Stillstand und im Schärengarten für Bewegung sorgt und zwar drei Wochen lang. Es ist ein zweifelhaftes Vergnügen von morgens bis abends mit einem Folkeboot zwischen zahlreichen 40-Fuß Motoryachten (und deren Schwell!) zu segeln. Für die nächste Reise habe ich gelernt: entweder man meidet die schwedischen Ferien, oder man begibt sich abseits der „Schären-A7“ und segelt rund Tjörn und Ellös. Große Vorteile haben wir natürlich bei der Wahl unserer Ankerplätze. Mit 1,20 m Tiefgang hat man schon die ein- oder andere Möglichkeit mehr als die immer größer werdenden Familienyachten. Empfehlenswert ist natürlich für das intensive Ausnutzen der zahlreichen Naturhäfen das Handbuch des schwedischen Kreuzerclubs, in welchem Luftaufnahmen mit genausten Beschreibungen der Plätze und der Wassertiefen zu finden sind. Diese Handbücher (es gibt mehrere Bände) sind mittlerweile auch in Deutschland zu haben (Seekartenhandel).

Wir besuchen nach Marstrand als nächsten Hafen Gullholmen, wo uns der Hafenmeister aufgrund Platzmangels in die zweite Reihe einweisen muss (was dem Genuss der Hafenatmosphäre keinen Abbruch tut).

An Lysekil vorbei geht es an unserem zweiten Schärensegeltag durch den Sotenkanal und den Hamburgsund nach Grebbestad. Während wir im Sotenkanal motoren, können wir es bei 1-2 Bft von backstags trotz Segelverbots nicht übers Herz bringen, im Hamburgsund den Motor zu starten. Und schwups geht die Stahltrosse der Seilfähre vier Bootslängen vor uns in die Höhe. Der Pulk der Mitsegelnden hat Verständnis für ein Folkeboot ohne Außenborder am Heck... und macht uns Platz zum Kreisel-Fahren.

Am dritten Schärentag ist die Flaute so stark, dass wir nach 8 getriebenen Meilen an eine Schäre gehen und uns in die Sonne legen.

Schärensommer

DF GER 419 „Marjellchen“

Lasse (KYC und YC Godewind) und Freundin Inken wurden vom Segler-Verband Schleswig-Holstein (SVSH) im Rahmen des Fahrtensegel-Wettbewerbs ausgezeichnet. Wir berichteten in Ausgabe IV/03

Am vierten Schärentag laufen wir durch den Hafstenssund nach Strömstadt. Hier oben werden die Nationalflaggen immer norwegischer und die Besatzungen immer fröhlicher. Die Stadt allerdings haut uns nicht vom Hocker, das schönste ist, wie so oft, die Atmosphäre am Hafen, wo sich im kurzen Sommer eben das Leben abspielt.

Leider müssen wir darauf verzichten, die norwegischen Kosterschären anzulaufen. Die netten Nachbarn in Grebbestad hatten mir mehrere tolle Tips gegeben, wo man schön ankern könne, aber das erste Reisedrittel ist um und der Wind weht immer noch aus SW. Ich bekomme langsam das Gefühl, die Heimreise muss angetreten werden. Ginge es nach Lust und Laune, würden wir uns hier gerne noch länger aufhalten. So machen wir ersatzweise einen Kringel durch norwegische Gewässer um am 15. Reisetag den Heimweg anzutreten.

Es gibt zwei Wege, die westschwedischen Schären zu bereisen. Außerhalb der Schären macht man Strecke und auf den diversen Innenfahrwassern geht es meist etwas langsamer voran, weil man zahlreiche Umwege fährt und (meist) nicht aufkreuzen kann, in erster Linie wegen des Betriebs. Trotzdem entscheiden wir uns auch auf dem Rückweg für die Innenfahrwasser. Bei westlichem Wind müssten wir uns konsequenterweise von der Legerwallküste deutlich freihalten und hätten dementsprechend Seegang in Kauf zu nehmen.

So laufen wir durch die ganz engen Stellen unter Motor und dort wo es geht, wird gekreuzt. Abends liegen wir in Fjällbacka, wo der unvermeidliche Besuch der Königsschlucht und der Sonnenuntergang auf den Felsen oberhalb der Stadt locken.

Am nächsten Tag machen wir in Skutevik fest, der Marina von Grundsund (südlich Lysekil). Der Hafen ist eine echte Entdeckung, schon die Einfahrt durch eine Felsenspalte ist ein Erlebnis.

Wir bleiben gleich einen Tag länger. Das Warten bringt einen stetigen Ostwind mit 4 Bft, den wir nutzen, um am 18. Reisetag direkt weiter nach Göteborg zu laufen, wo wir uns einen Stadttag gönnen.

Über Bua-Hamn geht es weiter nach Anholt. Langes Überlegen, ob man mit dem Folkeboot mitten ins Kattegatt hineinlaufen soll, wird beeinflusst durch die stabile Hochdruckwetterlage, den strahlenden Sonnenschein und der Überlegung, wie gut meiner Freundin wohl ein Tag in den Dünen gefallen würde. so komme ich zu dem Schluss: man soll! Um 22.00h sind wir im Hafen auf Anholt fest und liegen damit die nächsten vier Tage bei W zwischen 5 und 8 Bft. eingeweht. Der Schwell steht direkt auf unsere Bordwand und klatscht (im innersten Hafen!) bis gegen unsere Kajütfenster. An Schlaf ist in der ersten Nacht gar nicht zu denken. Ich finde mich mehrfach im Pyjama an Deck wieder, kontrollierend, ob Leinen und Anker noch halten.

Nachdem wir vier Tage lang im Ölzeug die Insel auf- und abgewandert sind ist es genug. Freitag, den 26. Juli muss es weitergehen, auch wenn immer noch 5-6 Bft. aus SW wehen. Halbwinds und mit der alten Welle von backstags düsen wir in 8 Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5,5 Knoten nach Gilleleije. Doppelt angeleint auf dem Schandeck komme ich mir vor wie der fliegende Holländer und denke noch ein wenig über die Geschichte nach, die mir unser Nachbar beim Auslaufen anvertraute: Ein Folkeboot sei auf dem Weg von Anholt nach Grenå vor einigen Jahren auf Tiefe gegangen, nachdem eine See eingestiegen sein soll. Der Wind habe innerhalb von wenigen Stunden um mehr als 90 Grad gedreht, so dass sich Kreuzseen aufgebaut hätten... Ob das stimmt? Ich weiß es nicht. Meiner Besatzung habe ich die Geschichte jedenfalls nicht erzählt.

Anholtwetter

Von Gilleleije aus geht es anderntags gegen starken Nordstrom in den Sund. Abends laufen wir in Langelinie ein, wo meine Eltern schon auf uns warten, die auch auf dem Weg nach Norden sind. Zwei Tage Stadtbummel und ein schöner Grillabend bei Freunden in Hellerup und weiter geht es am 30. Reisetag nach Rødvig.

Angesagt sind Ost bis zu 8 m/sek, was eigentlich ideal für die gut 30 Seemeilen lange Reise wäre. Tatsächlich briest es auf bis zu 6 Bft, eine kräftige See von backstags macht die Arbeit am Ruder im südlichen Sund zur echten Aufgabe. Das Einlaufen in Rødvig am späten Nachmittag erfordert einige Konzentration, weil zahlreiche Buntgarnpfähle vor dem Hafen stehen, die schlecht auszumachen sind. Heute kommen eine kräftige achterliche See, zwei volle Blasen und einige Erschöpfung hinzu und so sind wir froh, als wir gegen 18.00h einlaufen.

Am nächsten Tag scheint schon wieder die Sonne und der herrliche Bøgeström und der Ulvsund entschädigen uns für den Vortag. Abends laufen wir Bogø Inselhafen an, wo wir die einzigen Gastlieger sind (von den Abmessungen ein echter Folkeboothafen). Langsam muß der Crewwechsel vorbereitet werden, Inkens Urlaub neigt sich dem Ende und ein Freund will für die letzte Woche einsteigen. Wir beordern ihn für den nächsten Abend nach Nystedt.

Die Reise nach Nystedt dauert 10 Stunden, trotz Wind und Strom von achtern. Touristisch sicher einer der Höhepunkte der Reise, ist der Guldborgsund navigatorisch und landschaftlich äußerst interessant. Eine ebenso erzählenswerte Odyssee hat unser neuer Mitsegler abends zu berichten, der mit Bahn, Fähre, Bus und per Anhalter nur eine Stunde vor uns angekommen ist.

Bei grimmeligem Wetter kreuzen wir am 2. August nach Heiligenhafen, wo Inken planmäßig abmustert. Marjellchens neue „Männercrew“ läuft Nachmittags aus und segelt in die Nacht hinein um gegen 01.00h in Marstal festzumachen. Hier sind wir ja fast schon zu Hause angekommen und treffen auch gleich diverse Bekannte. Im Geschwader geht es nach Aeroskøbing.

Ankunft in Kiel

Über Sonderburg schippern wir schließlich der Schlei entgegen und besuchen noch Missunde und Arnis von wo aus wir am 8.8.2002 nach Kiel auslaufen um gegen 15.30h nach 39 Reisetagen und ca. 800 Seemeilen im Kielwasser am Liegeplatz wieder festzumachen.

Lasse Johannsen
F Ger 419
Flotte Kiel

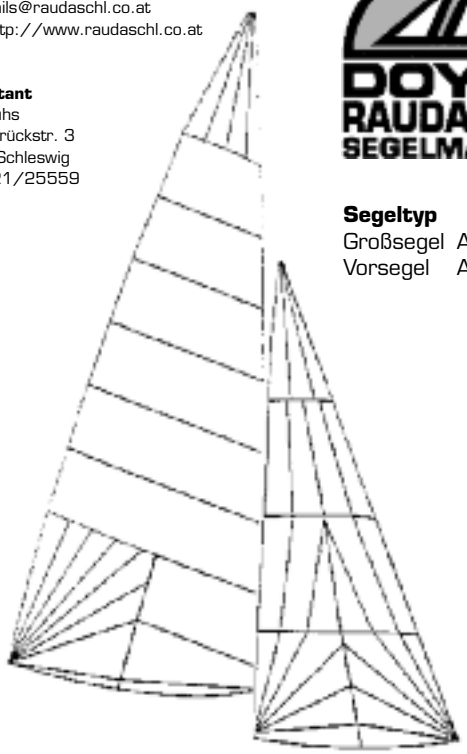
Lasse, der Meilenfresser...

Raudaschl-Nautic GmbH & Co. KG
Telefon: 06138/2333, 3053
Telefax: 06138/3053-40
E-Mail: sails@raudaschl.co.at
http://www.raudaschl.co.at

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

DOYLE RAUDASCHL SEGELMACHER

Segeltyp
Großsegel A23KSR
Vorsegel A23TRT



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

DIE QUALITÄT DER ERFOLG DAS VERGNÜGEN

1000stes Boot bei Erik Andreasens Folkebådcentralen gebaut

„Mr. Folkeboot“ schreibt Geschichte

Es ist heutzutage nicht gerade alltäglich, dass eine Bootswerft ihren Neubau Nr.1000 von nur einem einzigen Typ vorweisen kann. Eigentlich ist uns kein ähnlicher Fall bekannt, aber das ist genau, was Folkebådcentralen in Kerteminde gerade feiert. Eine echte Erfolgsstory und der rettende Glücksfall für unsere Klasse? Inhaber Erik Andreasen erzählt:

Es hat alles angefangen, als ich auf der Hauptversammlung in der Dänischen Folkebootvereinigung 1972 vorgeschlagen habe, daß wir das Folkeboot aus Kunststoff bauen lassen sollten. Ich wurde von allen Holzbootenthusiasten vom Rednerpult gepfiffen, aber habe doch Kontakt zu einigen Bootsbauern aufgenommen. Keiner hat an die Idee geglaubt.

1975 habe ich meinen Vorschlag wiederholt, und da in der Zwischenzeit nur wenige Holzboote gebaut worden waren, gab es auch weniger Protest. Nur ein Freund hat mich wirklich unterstützt, und wir haben angefangen. Die GFK-Werft LM Glasfiber hat sich dafür interessiert, und über mein schnelles Folkeboot „Tibbe“ wurde eine Form gebaut. Der bekannte Bootsbauer Th. Lind, Middelfart hat die Modelle für den Aufbau hergestellt.

Als das erste Boot aus der Form kam, hatten wir schon 43 Rümpfe verkauft, und in unserem ersten Geschäftsjahr wurden 105 Rümpfe zum Selbstausbau ausgeliefert.

Andreasen Folkeboot Nr. 1000 vor der neuen Produktionshalle in Pärnu, Estland

Ende 1996 lieferte LM Glasfiber uns Rumpf Nr. 850, aber leider hatten sie uns vorher auch mitgeteilt, dass es das letzte wäre, denn es sei einträglicher, Flügel für Windmühlen zu bauen als Boote.

Nach schlechten Versuchen bei ein paar anderen dänischen GFK-Werften machte ich dann im Frühjahr 1997 eine Reise durch die baltischen Länder. In Pärnu, Estland, traf ich einen Ingenieur mit viel Verstand für GFK und gutem Gefühl für Qualität. Ich gründete eine Produktionsgesellschaft „Folkboat Baltic Ltd.“ und zusammen begannen wir mit der Produktion von Folkebooten.

Im Mai 97 ging die gesamte GFK-Produktion nach Estland - ein Jahr später das Ausbauen und in diesen Monaten sind alle Tischlereimaschinen unterwegs. Im Januar 2004 wurde unser Folkeboot Neubau Nr. 1000 bei Folkboat Baltic Ltd. gegossen und ausgebaut, und ab 7. Februar wird das Boot - das im Voraus nach Holland verkauft ist - auf der Bootsausstellung „Hiswa“ in Amsterdam stehen. Gleichzeitig wird eine neue Produktionshalle für Tischlerei und Innenausbau in Pärnu in Gebrauch genommen. Und es kommt noch ein weiterer Satz Formen in Arbeit, und wir werden zukünftig drei Folkeboote pro Monat bauen.

„Erik der Große“

Bei Folkboat Baltic haben 25 Fachleute über 2000 m² zur Verfügung, und wir sind damit gut gerüstet, um die nächsten 1000 Folkeboote zu bauen!

Seit dem Anfang haben wir hier bei Folkebådcentralen nur Nordische Folkeboote gebaut, aber jetzt haben wir auch ein klassisches Motorboot, den Nordic Cruiser, entwickelt. Das Design kommt aus den Händen von Børge Quorning, und so weit sind vier Boote ausgeliefert, und weitere drei sind im Bau.

Wie stabil ist unser Folkeboot-Rigg?

noch eine Ergänzung zu Nr. 4/2000 und 4/2003

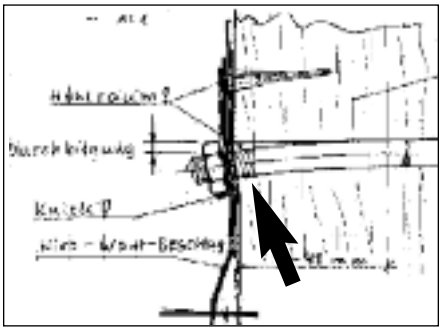
von Georg Pulver

Zu der allgemeinen Debatte möchte ich noch einige Fakten aus der Sicht der Statik unseres Rigg-Systems hinzufügen, damit das allgemeine Stochern im Nebel, beziehungsweise das permanente Verwechseln von Ursache und Wirkung vielleicht etwas geringer ausfällt: Also jetzt im Detail:

Die beobachteten Schäden, beziehungsweise Überlastungen am Folbeboot-Rigg, speziell im Bereich der Wanten-Befestigung am Holzmast,< haben viele Ursachen:

1.) Vor 50 Jahren wurde dieses Rigg für Touren-Segelei mit Baumwoll-Segeltüchern entworfen und dimensioniert, wobei Überlastungen aus Sturmböen und Seegangs-Bewegungen durch Material-Bruch der Segel sich von selbst erledigten, d.h. die Segel flogen davon und Entlastung trat sofort ein. Heutige Kunstfaser Segel bieten diese eingebaute Sollbruchstelle nicht mehr an, es sei denn UV-Strahlung hat daran Jahrzehnte geknabbert.

2.) Wenn das Folkeboot vor dem Wind, ausgebaumt und schön ausgetrimmt kursstabil von einer Gewitterböe heimgesucht wird, muss das Rigg diese Belastung voll abreiten, da eine Entlastung durch Schlagseite, wie auf dem Amwindkurs, nicht eintritt, da das Boot diese Last mit dem völligen Vorschiff ohne Ausweichversuche wegsteckt. Es bauen sich dabei z.B. bei Beaufort 9, = 22,5m/s =44kn = 32kg/m² Staudruck am Want, bei einer anteiligen Segelfläche zum Mastbeschlag von ca. 40% von der tatsächlichen Segelfläche von 25 m² Kräfte bis 320 kg auf. Wenn nun beide Wanten etwa gleichmäßig tragen und je nach Trimm ca. 4° zum Mast nach achtern gestellt sind, ergibt sich pro Want eine Kraft von 2.288 kg, wenn das Achterstag nicht zur Entlastung mitträgt. Damit ist nun nicht nur der Mastbeschlag überfordert, sondern auch die Bolzen-Aufhängung im weichen Holz. Der Beschlag krümmt sich danach wie ein



Flitzebogen, bis der gesamte Mastquerschnitt mittragen muss. Hierdurch wird nun leider der Mastbeschlag zusammengezogen, er verbiegt sich, und die Sicherungs-Muttern werden zusätzlich auf Zug belastet. Hiernach ist es dann nur eine Frage der Zeit, wann irgendetwas bricht, bzw. der Dauerbruch sich durchs Material frisst.

3.) Abhilfen: Am besten Reffen, falls dies noch machbar ist, oder im Winterlager, d.h. jetzt !!!, die Bolzen kontrollieren und ggf. den 8 mm Bolzen durch einen 10 mm Bolzen ersetzen.

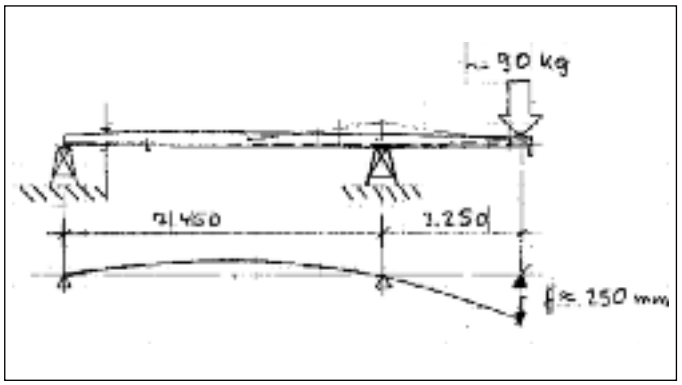
Besser ist jedoch, wenn dieser Mast-Bereich durch Hartholz verstärkt ist. Noch besser und zuverlässiger ist es, den Holzmast gegen einen Alu-Mast oder noch besser Carbon-Mast zu tauschen, dann hält auch der jetzige Mastbeschlag ohne Versagen.

Der Verfasser dieser vereinfachten Zusammenfassung möchte die Aufmerksamkeit für das Rigg schärfen und kann versichern, dass diese Beobachtung auf viele Boote zutrifft wo diese Schwachstelle überraschend versagte, da ja nur ein Want vorhanden ist und deshalb ohne Vorwarnung bricht. Bei genauerer Analyse mit Cw-Wert und Beschleunigungskräften wird die ganze berechnete Situation noch unangenehmer, also heisst es mal wieder Waaahrschau!

4.) Jumpstage: Diese Stage sind primär Trimmhilfen zur Einstellung der Mastbiegung, vorzugsweise bei Kreuzkursen am Wind .

Der jetzige Holzmast erträgt einen Schotzug von 250 kg = 50 kg mal 5-fach Schot, ohne Jumpstage und ohne, dass der Mast dadurch über Sollfestigkeit beansprucht wird . Zur Kontrolle kann dies am Besten über die Durchbiegung nachgeprüft werden. Es ergibt sich hierbei eine Ausbiegung des Masttops gegen den Want - Aufhängungs-Punkt von rechnerisch f = 25 bis 45 cm, je nach Einspannungsgrad im Deck und Dickenverteilung der Mastquerschnitte über die gesamte Mastlänge .

Im Winterlager lassen sich die Werte am aufgebockten Mast nachvollziehen, z.B. mit der entsprechenden Querkraft von ca. 95 kg am Masttop, gleichzeitig habt Ihr hierbei die Gewissheit, dass der Mast auch beim Segeln hält, was er soll. Hierbei erträgt der Mast schon ca. 35% seiner Bruchlast ohne Beschleunigungs-Zuschläge, jedoch ist hier bereits über das doppelte der zulässigen Belastung für Industriebauten erreicht.



Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Mast gut überdimensioniert ist und der leichteste, bzw. dünnste Mast deswegen beim Segeln auch der beste Mast ist. Für den Baum gilt leider das Gegenteil, weshalb der Autor hier empfielt, den Baum ausschließlich mit maximalzulässigem Querschnitt, d.h. 120 x 60 mm zu fahren, und die Beschläge möglichst mittig anzubringen.

Georg Pulver
Naval Architect
Eigner F / GER / 206

Einladung zur Nordschleswig Meisterschaft für Folkeboote in Aabenraa, Dänemark

DIE INTERNATIONALE FOLKEBOOTREGATTA AUF DEM AABENRAA FJORD IST EIN JÄHRLICH WIEDERKEHRENDER KLASSIKER GEWORDEN!

Vom 4. Juni bis 6. Juni 2004 ist der Aabenraa Sejl Club wieder Veranstalter einer der spannendsten Folkebootregatten der Saison - der Internationalen Sønderjydsk Open - die dieses Jahr zum 6. Mal abgewickelt wird.

Die Regatta wird nach den Segelbestimmungen der Dansk Sejlunion (Dän. Seglerverband) sowie den für die Regatta geltenden Sonderbestimmungen gesegelt.

Der Aabenraa Sejl Club geht sozusagen wieder mit vollen Segeln auf eine attraktive Regatta los, um diesen jährlich wiederkehrenden Regattaklassiker für internationale Folkebootsegler fest zu etablieren.

Die Regatta wurde im Juni 1999 zum ersten Mal abgewickelt. Damals nahmen 21 Boote teil, in 2003 nahmen 24 Boote teil - und unser Ziel sind 40-50 Boote. Dass die Regatta am ersten Wochenende im Juni abgewickelt wird, ist sehr zweckmäßig. Für uns hier ist die Regatta die erste Wettfahrt des Jahres, wo die Segler ihre Form testen können.

Die Regatta ist ein idealer Auftakt zur Kieler Woche 2004 vom 19. bis 22. Juni und dem „Gold Cup" in Niendorf bei Travemünde vom 12.-16. Juli. Wir erwarten deshalb viele deutsche Segler dieses Jahr!!

Der Aabenraa Fjord ist für Wettfahrten sehr gut geeignet und der Aabenraa Sejl Club hat eine vieljährige Erfahrung als Veranstalter von spannenden und problemfreien Regatten auf einem hohen Niveau.

Bei dem Aabenraa Sejl Club ist eine „Superregatta" somit vorgesehen und wir hoffen, dass sehr viele Folkeboote, insbesonders aus Deutschland, an dem ersten Wochenende im Juni bei uns in Aabenraa erscheinen!

MIT FREUNDLICHEM SEGLERGRUSS

Torben Bundgaard (Tel. +45-7362-2101, -4041-4641)

Programm und Informationen unter: www-aabenraa-sejlclub.dk oder bei torben@et-bundgaard.dk

Hoch am Wind durchs Leben

In Memoriam Karl Rehder: Ein langes, erfülltes Seglerleben und einer der ganz großen im Folkeboot

Man begegnet heute wohl nur wenigen unter uns, die mit dem Hobby „Segeln“ zeitlebens so eng und leidenschaftlich verbunden sind, wie unser kürzlich verstorbener Freund Karl Rehder aus Wedel an der Elbe.

Aufgewachsen am Elbestrand, als kleines Kind vom Kindermädchen in der Elbe gewaschen, also mit Elbwasser getauft, wurde er gleich eine echte Wasserratte. Anstatt mittags zu schlafen, lief er als kleiner Junge im Schlafanzug zu den Bootsstegen und fragte die Segler, ob er nicht mitsegeln könnte. Einige waren lächelnd dazu bereit. So führte ihn sein Weg direkt in den Blankeneser Segelclub, dem er dann 75 Jahre lang angehörte, und der ihn dafür kurz vor seinem Tode mit der Goldenen Ehrennadel mit Brillanten ehrte.

Schon frühzeitig entwickelte er seine Leidenschaft für das Regattasegeln. Auf Elbjollen, C-Jollen und H-Jollen segelte er vor dem Krieg auf Alster und Elbe immer in die Spitze. Bereits 1924 ersegelte er seinen ersten 1. Preis als Jugendlicher in einem geliehenen Boot gegen die damalige Erwachsenen-Elite.

Durch einen beruflichen Abstecher nach Berlin wurde er dort eine Zeitlang Mitglied im VSAW und segelte unter anderem die Olympia-Ausscheidungen für 1936 in der O-Jolle mit. Die Berliner wollten aber gern einen der Ihren ganz nach vorne bringen und gaben ihm eine völlig ausgetrocknete O-Jolle, die natürlich reichlich Wasser zog und leckte, sodass Karl während der Rennen immer wieder zum Ösfass greifen musste, um am Schwimmen zu bleiben. Dennoch wurde er Dritter der Gesamtwertung.

Dann kam der Krieg. Dank seiner Segelei wurde er der Marine zugeteilt und kam unter anderem als Signalgast auf einem Vorpostenboot in finnische Gewässer. Dort ließ der Flottillen-Kommandant eines Tages herumfragen, ob ein Segler unter den Matrosen sei, denn er benötigte einen Bootsmann zum Pflegen und Segeln seiner mitgebrachten Berliner H-Jolle. Karl meldete sich sofort und wurde dafür abgestellt. So kam es, dass Karl während des Krieges häufig im Bottnischen Meerbusen H-Jolle segelte, derweil seine Kameraden Dienst an Bord machen mussten. Mit einer schweren Verletzung kam Karl kurz vor Kriegsende in ein Lazarett nach Blankenese (!) und konnte dort bis auf eine bleibende Beinbehinderung voll genesen. Er war endlich wieder zuhause und stieg sogleich, als das Segeln wieder erlaubt wurde, bei seinem Freund Jonny Witte als Steuermann auf dessen H-Jolle ein.

Als dann der damalige BSC-Vorsitzende 1952 seine H-Jolle abgeben wollte, griff Karl zu, kaufte sie sofort und nannte sie „Wirbelwind“ (Baujahr 1930, sie existiert übrigens heute noch).

Nach dem Weggang seines Vorschotmannes holte er sich aus der BSC-Jugendabteilung 1954 Bernd Müller als neuen Vorschoter, und gleichzeitig begann eine bis zu seinem letzten Tage währende, väterliche Freundschaft. Dreimal in Folge kam Karl mit Bernd zu Meisterehren als Elbe-Bezirksmeister gegen namhafte Konkurrenz („Juju“ Gahde segelte damals noch Pirat), sowie viermal in Folge zum Gewinn des Alster-Pokals.

1959 verkaufte Karl seine „Wirbelwind“ an Bernd Müller und stieg 1960 zusammen mit seiner Schwester Gertrud - genannt Trudelmaus - und deren Mann, unserem Ex-Kommodore Bruno Kroll, ins Folkeboot um. Das erste Boot - ein Schlichting-Bau aus Travemünde F-G116 - hieß natürlich „Trudelmaus“, und mit ihr wurden erste Achtungserfolge gegen die dominierenden Dänen ersegelt. Lange und sehr intensiv studierte Karl die dänischen Folkeboote und woraus deren Schnelligkeit resultierte (u.a. abgerundete Ecken etc.). Deshalb gab er 1966 bei der dänischen Bootswerft Börressen ein neues Folkeboot in Auftrag. Es wurde die zweite „Trudelmaus“ (F-G216), die bis zu seinem Lebensende sein zweites Zuhause war (heute im Besitz des Verfassers).

Gleich unmittelbar nach der Überführung von Dänemark nach Strande war Karl mit seiner „Trudelmaus“ auf Anhieb Gesamtsieger der Kieler-Woche-Regatten gegen starke dänische und heimische Konkurrenz. Auch in den Folgejahren war Karl mit seiner „Trudelmaus“ immer an der Spitze zu finden. Da er inzwischen Großvater geworden war, nannten ihn viele Berliner den „rasenden Opa“ von der Kieler Förde. In Erinnerung bleiben auch seine zahlreichen Duelle mit den ebenfalls unvergessenen Segelmatadoren Bruno Splieth und Crew Hein Dahlinger sowie Frieder Heinze und anderen bei den Regatten um den Goldpokal und Deutschen Meisterschaften.

Durch seine Regatta-Segelei - er war stets ein fairer Gegner - hatte Karl sich viel Anerkennung erworben und viele Freunde gewonnen. Er war ein liebenswerter, humorvoller und geselliger „Kumpel“ und immer gut für einen lockeren Spruch. So meinte er oft: „Ein Leben ohne Segeln ist ein Irrtum.“

Bis ins hohe Alter hat er seine Kraft und Stärke aus der Segelei bezogen, und sei es nur, dass er im Cockpit seiner „Trudelmaus“ in Strande saß und das Geschehen ringsherum bei gemütlichen „Trudelmaus-Cocktails“ und Klönschnacks von Bord zu Bord genoss.

Bei allen, die ihn kannten, wird er unvergessen bleiben, und bei aller Bescheidenheit kann man wohl sagen: Bei den „Folkies“ war er ein ganz Großer! Sein alter Weggefährte Hans Liebmann begrüßte ihn stets mit „Großer Karl“, denn Karl respektierte stets auch die Erfolge seiner Gegner.

Karl, wie Du immer sagtest, „Hoch am Wind durchs Leben“ - so bleibst Du immer in unserer Erinnerung.

Uwe (Joe) Weidinger, KYC

Der Skipper

Goldpokal Glücksburg 1984

Renn-Besatzung: Karl, Bernd M., Joe W.

3. Wettfahrt TRUDELMAUS-Model 3.9.1978, W 7-8 Bft. - FG216 auf dem Weg zur Spitze.

Kieler Woche 1982

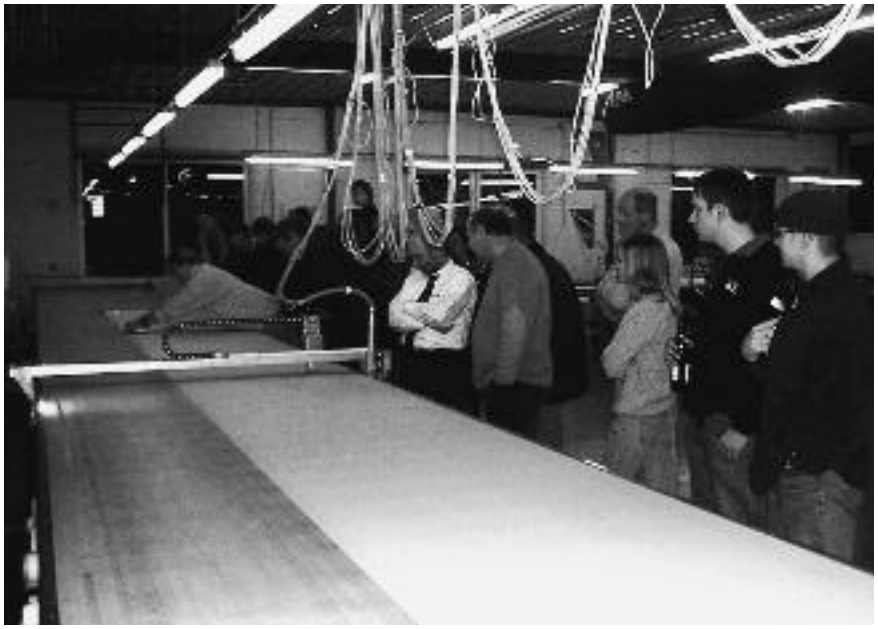
Karl und Bruno Splieth, Kieler Woche 1972

Karl Rehder 1974

Dankenswerterweise haben sich Karls Töchter Birgit und Gesa bereit erklärt, einen seiner gewonnenen Preise über die Kieler Folkeboot-Flotte als Wanderpreis wieder zur Verfügung zu stellen, der dann alljährlich als „Karl-Rehder-Gedächtnispreis“ im Rahmen der Wettfahrten um das „Trudelmaus-Modell“ ausgesegelt werden soll.

Wie die Sendung mit der Maus: Werkstatt-Abend bei Haase

Die Folkeboot Flotte Lübecker Bucht hat es auch im Winter spannend: Am 30. Januar lud Heino Haase, Senior-Chef der gleichnamigen Travemünder Segelmacherei, zu einem Werkstatt-Abend. Etwa 25 Folkebootsegler folgten dem Ruf des Meisters und stapften aus dem Schnee direkt in die große, warme Halle. Dort erfuhren sie, nach welchen Kriterien ein Segel geschnitten wird, und konnten anschließend beobachten, wie ein Folkeboot-Vorsegel vor ihren Augen entstand.



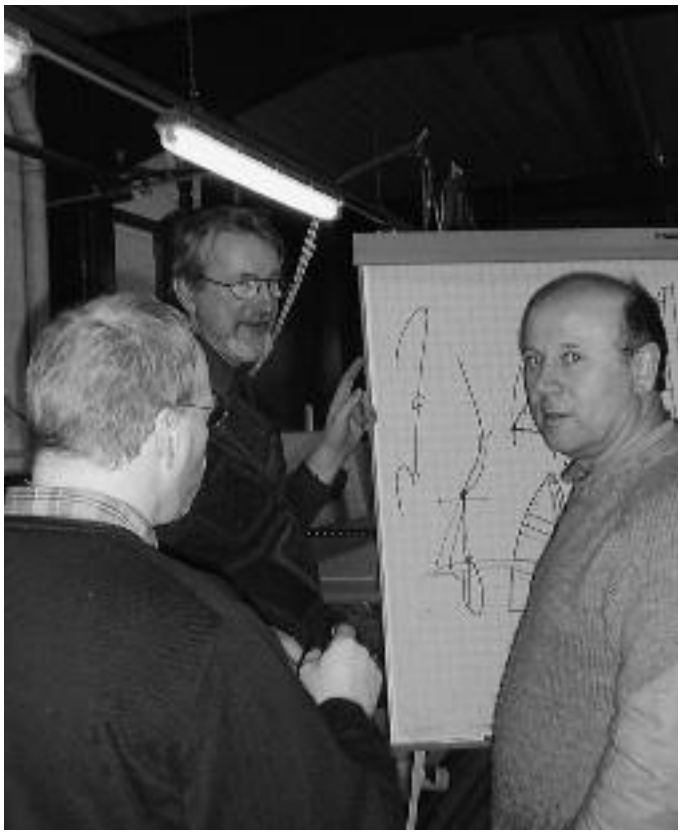
Zischender Plotter: Segelbahnenzuschnitt heute

Heino Haase pocht auf seinen Erfahrungsschatz von 50 Jahren aktiven Segelns und 40 Jahren des Segelmachens. Er erklärte, welche Vielzahl von Informationen er vom Kunden braucht, bevor er das Segel entwerfen kann. Das Design hängt grundsätzlich ab von der gewünschten Tuchstärke- und Qualität oder den zu segelnden Windstärken. Ganz entscheidend ist auch die Frage, ob eher auf Binnen- oder Seerevieren gesegelt werden soll. Detailfragen wie etwa nach der richtigen Unterlieklänge, der Höhe des Schothorns über Deck oder dem Einfluss des Vorstag-Durchhanges auf das Design beantwortete Heino mit flotten und klaren Zeichnungen am Flipchart.

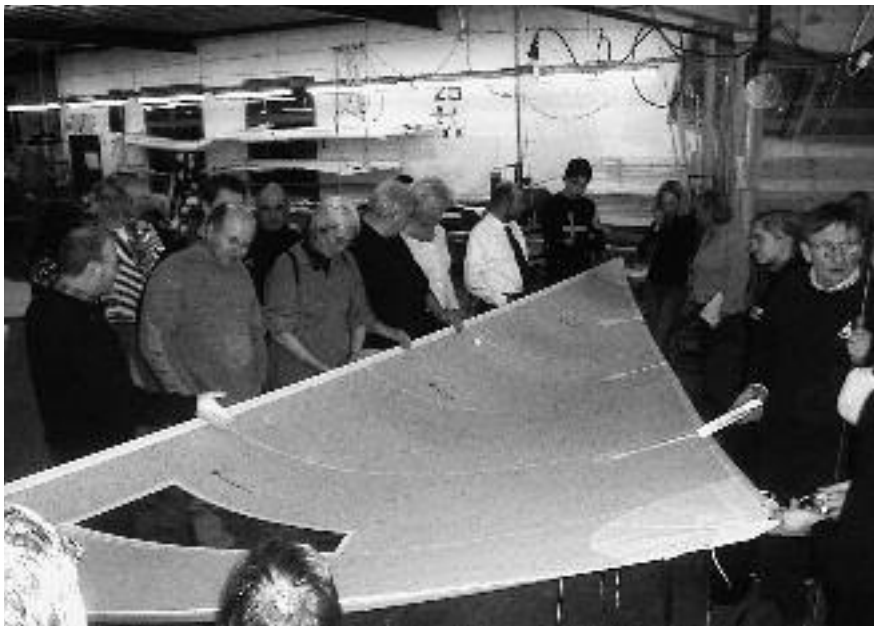
Obwohl schon belegte Brote und Bier lockten, ließen sich die Teilnehmer nicht davon abhalten, Heino Haase auch etliche Fragen zum Großsegel zu stellen. Schließlich müssen auch bei diesem Segel Entscheidungen getroffen werden. Der Segelmacher benötigt mehr Maße, als diejenigen, welche er vom Mustersegel abnehmen kann. Folkebootsegler wissen es: Kein Mast und kein Baum gleichen einander. Deshalb muss auch jedes Segel individuell gemessen werden.

Bildungsreform: Vorlesung mit Bier

Zu intensiven Diskussionen führten Fragen wie „Wie beeinflußt das Jumpstag die Mastbiegung?“ oder „Wie stark biegt sich ein ‚durchschnittlicher' Mast?“. Reichlich Diskussionsstoff bot auch die Erörterung der vorgeschriebenen Maße der Großsegel-Mittelweite. Ist ein Mast nämlich sehr biegsam (z.B. 80 mm), wandert das Achterliek weiter nach vorn, weil ja die Mittelweite nicht überschritten werden darf. Umgekehrt ist es bei einem steifen Mast (etwa max. Biegung 35 mm). Interessant waren auch die Antworten auf Fragen wie nach dem optimalem Punkt für die größte Profiltiefe oder dem Einfluss der unterschiedlichen Spannungen des Shelffoot/Unterlieks.



Theorie am Flipchart: Wieviel muss ein Schothorn vertragen?



Praxis am Segel: So kommt Tiefe ins Profil

Wer es noch nicht aus eigener Erfahrung wusste, erkannte spätestens jetzt, dass ein Segel umso besser wird, je intensiver der Dialog zwischen Segelmacher und Kunde wird. Einigen rauchte ganz schön der Kopf. Die Pause bei Speis' und Trank wurde denn auch fleißig genutzt, um angeregt weiter zu diskutieren.

Der zweite Teil des Abends führte die praktische Seite der Segelfertigung vor Augen. Das war wie die Sendung mit der Maus in 3D. Heino hatte das Design einer Fock vorbereitet und nun erlebten wir, wie der 15 Meter lange Plotter/Cutter die Bahnen mit verhaltenem Zischen auf das Tuch zeichnete und gleich anschließend sirrend ausschnitt. Als Heino und seine reizende Assistentin Britta Rosehr die einzelnen Bahnen auf dem Segelmacherboden auslegten, konnten wir deutlich die Rundungen der Tuchkanten erkennen, welche die Form in das Segel ‚pressen'. Fix fixierten die beiden die Bahnen mit doppelseitigem Klebeband aneinander. Britta schwang sich in eine Vertiefung im Nähboden und zog in Windeseile Naht nach Naht. Im Nu war das Segel in der Grundform fertig. Weil die Endfertigung noch mehrere Stunden gedauert hätte, spannten Heino und seine Auszubildende Ariane flugs eine bereits vollendete Fock in der Halle auf.

An diesem Segel konnten wir noch eine ganze Weile über Profiltiefe und -position im speziellen und über die Form einer Folkebootfock im allgemeinen diskutieren. Zum Vergleich begutachteten wir auch noch ein ‚ausgelutschtes' Exemplar. Der Unterschied in der Form war so deutlich, dass jeder erkennen konnte, warum man mit einem solchen Lappen keine Höhe mehr ziehen kann.

Für viele sicher viel zu früh endete dieser spannende Abend nicht etwa - wie einige Teilnehmer gierig spekuliert hatten - mit dem Geschenk eines der am selben Tage frisch gefertigten Folke-Segel, sondern doch auch sehr erfreulich dadurch, dass Heino jedem Besucher zum Abschied eine eigens genähte, bunte Haase-Segel-Tragetasche in die Hand drückte.

Dr. Stefan Goes

Heino Haase bietet für die nächste Wintersaison interessierten Folkeboot-Flotten ähnliche Veranstaltungen an.
Informationen direkt bei Heino Haase unter Telefon (0 45 02) 2038 oder heino.haase@haase-segel.de

Kurznachrichten aus den Flotten

FLOTTE FLENSBURG:
Schinkenregatta 2004 als „warm-up“ und trimm Test für die Saison 2004? Genau rechtzeitig zum Saisonstart am 01.05.2004 findet die Schinkenregatta statt. Organisation: Club Nautic e.V., Wettfahrtleitung: Mathias Koch (Sportwart), Segelrevier: Flensburger Förde, Teilnehmer: Sportsegelboote
Informationen/Meldestelle:
Geschäftsstelle Club Nautic
Am Leuchtturm
24960 Glücksburg
Telefon: (04631) 2710
Fax: (04631) 4246
E-Mail:club-nautic@foni.net

Holger Reimer's „Emilie”(F-Ger 956) wieder Gewinner über Alles und bei den Folkes bei der 10. Mittwochabendregatta:

FLOTTE BERLIN:
Michael Rhodus vom SCN wird Nachfolger von Rainer Birkenstock, SCG als Flottenkapitän Berlin.

„Acht Jahre Vorstandsarbeit sind genug, es müssen immer neue Impulse für die Flotte kommen“! - so Rainer Birkenstock, der auf eine sehr erfolgreiche Arbeit zurückblicken kann, in seiner Rede bei der Jahreshauptversammlung am 14.11.2003.

Das Amt als „Vize“ übernimmt Axel Birszwilks, SCF von Gunter May, SV03, der aus zeitlichen und beruflichen Gründen sein Amt niederlegt. Nach über 30 Jahren geht unsere Kassenwartin Annelore Nebeling, YCM in den verdienten Ruhestand. Vielen Dank für ihre gute und erfolgreiche Arbeit.

Einladung zur Frühjahrsversammlung Freitag, den 26. 03. 2004, um 19.00 Uhr im SV Stößensee, Havelchaussee 129 Themen u.a.: DM und Goldpokal, Tegel-Regatten, Ausblick Saison 2004 mit Rückblick auf die JHV 2003 .

FLOTTE ESSEN:
Regattaregelseminar
Die letzte Chance, sich für die Saison 2004 „regelsicher“ zu machen, ist am 14. März, wie immer ab 10 Uhr im YCRE.
Mit ca 25 Teilnehmern liegt das Interesse bisher deutlich über unseren Erwartungen. Zum letzten Termin dieser Serie steht die Protestverhandlung im Mittelpunkt: Gute Vorbereitung und regelsichere Argumentation haben schon so manch „hoffnungslose“ Situation gerettet.

FLOTTE MÖHNESEE:
Svend Krumnacker aus Dortmund hat der Folkebootflote Möhnesee eine sehr sehenswerte Homepage gewidmet: www.folkemoehne.de

Peter Gruel von der Flotte Lübeck entdeckte ein „Nest“ von verrottenden Folke-Juniors im August 2003 Nähe Grenå/ Bønnerup. Er hofft, dass die Juniors sich für die Zukunft merken loszusegeln, solange Wasser da ist...

Wir trauern um unser ältestes Mitglied

Dr. med. Guido Fischer

* 31. 3. 1910 † 15. 1. 2004

21635 Jork,
Lärchenweg 9a

Die Trauerfeier und Beisetzung fanden am 29. 01. 2004 in Berg am Starnberger See statt.

Wir nehmen Abschied von unserem lieben Freund und Segelkameraden,
Inhaber der Folkebootvertretung Süddeutschland

Walter Nies

* 30. 7. 1926 † 28. 1. 2004

Du hast unser Leben bereichert.

Gerhard und Karin Leidl
Nußdorf

Georg und Sigrid Rudolph
Seeon

Der Gedenkgottesdienst fand am 04. 02. 2004 in der Pfarrkirche Seebruck statt.

DCNAC 2003 - unser T.O. Kiki war auf der Berliner Yacht „Rarotonga“ dabei. Sein Fazit: „Ich habe neue Freunde gefunden, viel gelacht und manchen Ärger gehabt. Würde sofort wieder losfahren...“

Der Buchtipp vom T.O.:

„Atlantik-Regatta“ - DCNAC 2003

Die letzten Abenteuer der Menschheit... heißt es manchmal. So als ob die vorletzten Abenteuer schon erlebt seien und der Vorrat

zu Ende ginge. So ein Irrtum! Die Regatta Newport - Hamburg „Daimler-Chrysler North Atlantic Challenge (DCNAC)“ 2003 war wahrlich ein Abenteuer. Davon berichtet das Buch **„Atlantik-Regatta“**, herausgegeben von Svante Domitzlaff im Delius-Klasing Verlag. Es war eine Jubiläumswettfahrt, veranstaltet zum 100. Geburtstag des Hamburgischen Vereins Seefahrt: 63 Yachten, so viele wie nie zuvor, aus zwölf Nationen hatten sich im Juni 2003 aufgemacht, um die 3.700 Seemeilen von Rhode Island bis zur Elbe als möglichst erste zu absolvieren.

Das Buch dokumentiert die Regatta aus der Sicht einzelner Teilnehmer mit authentischen Texten und aufregenden, großformatigen Fotos, auf denen die schönen und auch die schweren Momente dieser Extremtour eindrucksvoll eingefangen sind. Vervollständigt wird der Band durch ausführliche Wetterberichte, die Sieger- und Ergebnislisten sowie eine Portraitgalerie aller teilnehmenden Boote und Crews.

Unser Technischer Obmann, Kiki Goecke, war von Anfang bis Ende mit dabei, auf der Berliner Swan „Rarotonga“ Er hat auch selbst einen Törnbericht geschrieben und empfiehlt dieses tolle, neu erschienene Buch allen, die wissen wollen, wie’s war, oder die einfach eine spannende und authentische Lektüre über hartes Blauwasser-Racing mögen.

Svante Domitzlaff:
„Atlantik-Regatta“ -
New York - Hamburg 2003,
160 Seiten, 150 Farbfotos,
Format 21x29,7 cm, gebunden mit Schutzumschlag,
erschienen bei Delius-Klasing Verlag, Bielefeld
(ISBN 3-7688-1481-5) 29,90 €

Heini meint . . .

Nachwuchs in den Vereinen

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!

Regelmäßig wird das nachlassende Interesse der Jugend am Clubleben beklagt. Nur wer fragt schon ehrlich nach den Gründen?

Ich denke, in jedem Club kann man ein paar Dinge zwischen Jung und Alt prüfen: Fühlt man sich wohl miteinander? Sind die Alten umgänglich? Sind sie Vorbilder - oder genau das Gegenteil? Was ist das Gegenteil? Spießig, verknöchert, ruhebedürftig („macht die Musik leiser“), auf Vorschriften und Verboten herumreitend, jeden Spaß verkniffen prüfend, alles besser wissend, alles mit „früher“ messend. Schon eine schöne Latte von „Abtörnern“! Nun, ich habe schon den Ruf nach „Zucht und Ordnung“ wörtlich und mit eigenen Ohren gehört. Nicht 1937, sondern in den 90-ern. - Kein Kommentar!

Wer von den jungen Leuten hat denn dann noch Lust auf Club? - Uns selber geht es doch auch so: Jede Menge Ärger ist unvermeidlich im Alltag. Soll man sich dann in seiner Freizeit im Club auch noch über Betonköpfe ärgern?

Sind wir lernfähig? Lernen wir, Verbote und Vorschriften auf ein Minimum zu begrenzen, selber lässiger zu sein? Es gibt genug Ältere, die bei den Jungen beliebt sind. Selber Vorbild sein, auch im Sport und im seemännischen Umgang mit dem Boot. Mit den jungen Leuten reden, auch wenn mal Kritik oder Mindestvorschriften dran sind. Der Ton macht die Musik - und Verstehen bringt Akzeptanz! Und gute Vorbilder machen Lust auf Sport. Nur am Tresen oder auf der Terrasse hockende Nichtsegler wohl kaum.

Ja der Sport! Wenn in vielen Vereinen so gesegelt wird, als würde man im Tennisclub Federball spielen, bleibt die Lust, Regatten zu segeln, in Grenzen. Und welcher Gymnasiast braucht denn heute noch zusätzlichen Leistungsdruck?

Also kein sportliches Segeln? Ich meine eher, der ehrgeizbetonte Regattazirkus gehört nur dahin, wo alle freiwillig mitmachen. Das Segeln an sich, mit Freunden, der Spaß mit unserem schönen Folkeboot, miteinander und mit den Älteren im Club - Daran sollten wir arbeiten, alle, und gerade die Älteren!

Und - bitte - nie mehr „Zucht und Ordnung“!

Euer Heini

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

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

Ziele und Aufgaben der Klassenvereinigung

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

Der Vorstand
1. Vorsitzender
Dr. 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
0 41 01/4 61 33
hans-juergen.heise@kabeldeutschland.de
Sportwart
Stefan Rosehr
Teichstr. 3a - 5a, 23558 Lübeck
04 51/4 00 55 55
iits GmbH, Hafenstr. 33, 23568 Lübeck
SRosehr@edvs.de
Pressewart/Redaktion
Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91
m.hundrup@dongfang.de
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
BIC: DEUTDEDB210
IBAN: DE 07 2107 0024 0035 1916 00

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

Berlin
Michael Rhodus
Pasedagplatz 3-4, 13088 Berlin
Tel. 0 30/7 07 92 80 o. 01 72/27 96 50 66
friedrich_rhodus@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 gröne Weg 6 A, 24367 Osterby
h_blenckner@mediaprint-nord.de

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

Flensburg
Holger Reimer
Marienhof 5, 24931 Flensburg
Tel. 04 61/1 50 38 38 o. 01 71/4 96 50 50
h-reimer@foni.net

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

Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Name _____ Telefon _____

Straße _____ Bank _____

PLZ _____ Ort _____ Konto-Nr. _____

Club _____ BLZ _____

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

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden? _____

☐ Eigner ☐ Mitsegler
☐ Eignergemeinschaft ☐ Fest bei F_____

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

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

Bitte im Umschlag an den Vorstand einsenden

Impressum

Schlei
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

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

Herausgeber:
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktion und Anzeigen:
Michael Hundrup
Schirl 72, 48346 Ostbevern
0 25 32-70 90, Fax 0 25 32/70 91
m.hundrup@dongfang.de
presse@folkeboot.de

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 24. Mai 2004

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

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Redaktionsmitarbeiter in den Flotten

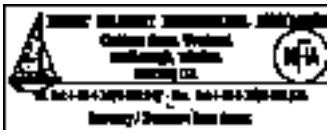
Hamburg
Rolf Pollähn, Hamburg
Telefon: 0 40/82 72 10

Kiel
Fritz Lübbe, Kiel
Telefon: 04 31/39 31 93
Regina Augustin
Bülker Weg 2-6, 24229 Strande,
Telefon: 0 43 49/90 97 98

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

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

INTERNET-LINKS:
www.folkeboot.de
www.folkboat.com
www.folkebaad.dk
www.folkboat.dk



Die FOLKENEWS wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

Neuaufnahmen
in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Uli Terhart
Feldhauskamp 68
45138 Essen
Tel. 0201-288793
Bootseigner FG 618
Flotte Essen

Rainer Fritz
Tiefenbachweg 22
75179 Pforzheim
Tel. 07231-465239
Bootseigner FG ...
Flotte Bodensee

Dr. Richard Mühe
Priwallstr. 7
24159 Kiel
Tel. 0431-372269
Flotte Kiel

Günter Lubitz
Laboer Weg 58 A
24226 Heikendorf
Tel. 0431-241849
Bootseigner FG 465
Flotte Kiel

Jo Köppelmann
c/o Brise Schiffahrt
Mörkenstr. 12
22767 Hamburg
Tel. 0172-4037536
Bootseigner FG ...
Flotte Hamburg

Axel Lubitz
Laboer Weg 58
24226 Heikendorf
Tel. 0431-2379991
Bootseigner FG 465
Flotte Kiel

Hans-Joachim Berlin
Iltisstr. 61
24143 Kiel
Tel. 0177-3719698
Bootseigner FG 816
Flotte Berlin

Lasse Johannsen
Esmarchstr. 67-73
24118 Kiel
Tel. 0431-8999198
Bootseigner FG 419
Flotte Kiel

Jörn Baumann
Querlandstr. 27 A
28357 Bremen
Tel. 0421-1631767
Bootseigner FG 901
Flotte Bremen

Dirk Busche
Wolfshagen 11
20535 Hamburg
Tel. 040-2512603
Flotte Hamburg

Willkommen in der Deutschen Folkeboot-Vereinigung!
Setzt Euch bitte mit den Neumitgliedern in Eurer Flotte in Verbindung und nehmt Kontakt auf!

Wer kennt die neuen Anschriften? Unbekannt verzogen sind:

Joachim Bentz
früher Tauroggener Str. 39, 10589 Berlin, Flotte Berlin

Stefan Eggers
früher Memeler Str. 8, 22049 Hamburg, Flotte Lübeck

Dr. Christoph Huyer
früher Kreutzerweg 26, 12203 Berlin, Flotte Berlin

Hans-Jürgen Methmann
früher Fördeblick 3, 24944 Flensburg, Flotte Flensburg

Hinrich Mohr
früher Estebergring 17, 21635 Jork, Flotte Hamburg

Für entsprechende Mitteilungen ist Euer Kassenwart immer dankbar.

Leserbriefe an die Redaktion

… „in der heute im Briefkasten 'eingelaufenen' FolkeNews ist die Aufforderung zu finden: 'Redaktions- und Anzeigenschluss 14.11.03.' Das halte ich für 'extrem knapp' bemessen und bitte darum, es entweder weg zu lassen oder den Lesern wenigstens 10 - 14 Tage für evtl. eigene Berichte zu geben" …
H. Waldow aus Berlin

Antwort der Redaktion:
Lieber Herr Waldow,
der genannte Redaktionsschluss war ein bedauerlicher Druckfehler. Der wirkliche Redaktionsschluss dieser Ausgabe war der 21. Februar 2004. Wir werden da in Zukunft besser aufpassen. Danke für den Hinweis!

Wir sind für die Erstellung von interessanten und lesenswerten „News" darauf angewiesen, dass möglichst viele Leser ihre Erlebnisse, Meinungen etc. beitragen. Bitte nicht entmutigen lassen! Uns freut jeder Beitrag!

Nordisches Folkeboot
BJ 97 - Kerteminde
weiß, komplett, LP.: Schlei
26.000,– Euro
Tel.: 0 4364/369616

Nordisches Folkeboot
F-Ger 359
Holz - naturlackiert - ohne Sondereinbauten
Baujahr 1978, Werft Hovmark
(Thisted/Dänemark)
guter Pflegezustand, regattaklar
Preis 12.000,– Euro
Tel.: 0 30/344 38 76 Handy 0178-344 38 76

Suche
Nord. Folkeboot
aus Holz oder GFK/Holz
gepflegter Zustand
Tel.: 01 75/9 30 57 39 oder 04 21/21 32 77

FolkeNews

DFV Verlag, p.A. H.-J. Heise, Moorkampshöhe 3, 25462 Rellingen
PVSt, Deutsche Post AG, Entgelt bezahlt, C 8807

Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:

①

⑥

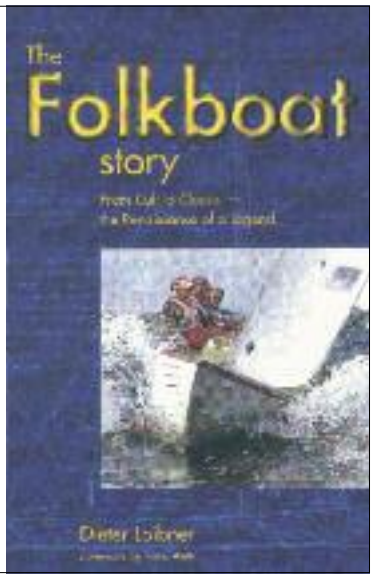
③

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 1998 und 1999?
Aus Rückläufern können wir anbieten:

Folke-News 1998, Heft 1 bis 4	Euro	8,00
Folke-News 1999, Heft 1 bis 4	Euro	8,00
Bauvorschriften (in englischer Sprache)	Euro	10,00
Riggplan einzeln (sonst in Bauvorschrift)	Euro	5,00
① Anstecknadel	Euro	12,00
③ Folkebootstander	Euro	9,50
④ Folkebootaufnäher	Euro	7,50
⑤ Autoaufkleber	Euro	1,50
⑥ Basecap	Euro	11,00
⑦ Weste	Euro	25,00

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

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