

Endlich wieder Regatta segeln!

Herwil Götsch – Neues Seenotrettungsboot für Schleswig

Sommertörn 2020 – Die Ostseeküste von West nach Ost

Übergabe mit Hindernissen – Fahrtenpreis 2020



Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik & Sicherheit

Badeleiter	04
Folkeboot Holzmastbiegung	05

Flottentalk

Wer nicht wagt, ...hat schon verloren.	06
Fahrtenpreis 2020.	07
Folkeboot-Sternfahrt nach Schleimünde	08

Sport

Endlich wieder Regatta segeln.	09
--	----

Aftersail

Neues Seenotrettungsboot für Schleswig.	10
Sternfahrt unter Sternenhimmel	11
Eine künstlerische Tradition soll weiterleben	11

Fahrten

Sommertörn 2020	12
---------------------------	----

Verein

Impressum	02
Der Vorstand und die Flottenkapitäne	15

Titelbild: Auftakt zur Run-Regatta
Foto: Thomas Lyssewski

folkenews

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

Herausgeber: Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V., www.folkeboot.de
Layout & Druck: Mussack Unternehmung GmbH, Hauptstraße 97, 25899 Niebüll, Tel. 0 46 61/9 00 17-0, www.mussack.net
Bezugskosten: Im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis € 7,50 plus Versand

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.10.2021

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.

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Liebe Folkebootseglerinnen, Liebe Folkebootsegler,



mit dem Satz „Ich hab’ da mal eine Frage“ sprach mich ein Folkebootsegler an, der auf dem Steg vor meinem Boot stand, als ich am Aufklaren war. Ich ließ die Unordnung im Boot zurück und wandte mich dem Segler zu. Er habe sich im Frühjahr ein Folkeboot gekauft, liege mit dem Boot in Finkenwerder, befindet sich jetzt auf Sommertörn. Er bräuchte dringend einige Tipps, wie man ein Folkeboot in der Praxis sicher handhabt und ob es nicht die Möglichkeit gäbe, einmal bei einem erfahrenen Folkebootsegler mitzusegeln. Nachdem ich spontan einige Ratschläge gegeben und seine Fragen beantwortet hatte, überlegte ich, wie ich dem Neu-Folkebootsegler kurzfristig helfen könnte.

Ein Anruf bei Harald Heitmann, der häufig in der Woche mit seinem Boot unterwegs ist, ergab die Möglichkeit, in den nächsten Tagen eine gemeinsame Segeltour von Schilksee aus zu unternehmen. So kam es dann, dass Kai einen Tag lang bei Harald an Bord ausgiebig die Praxis des Folkebootsegelns kennenlernen konnte. Außerdem hatte Kai das Glück, dass auch Dieter Kipcke an diesem Tag Zeit hatte und seine langjährige Erfahrung mit einbringen konnte. Nach dem ausgiebigen Törn trafen sich die drei an Bord von Kais Folkeboot, und es gab dann noch einige konstruktive Verbesserungsvorschläge, die Kai auch sofort umsetzte.

Diese kleine Geschichte ist für mich beispielhaft für den Zusammenhalt in unserer Folkeboot-Gemeinschaft und zeigt uns echt gelebte Folkeboot-Freundschaft. Wir sollten m.E. auch umgekehrt aktiv auf Neueinsteiger zugehen, Hilfe anbieten und fragen „Neu im Folkeboot, Tipps gefällig?“

An dieser Stelle kommt jetzt von mir „Ich hab da mal eine Frage“: Warum findet euer Vorstand keinen Nachfolger für Norbert, unseren langjährigen Kassenwart? Wir sind 700 Mitglieder in unserer Vereinigung und uns verbindet die Freude am Folkebootsegeln, aber keiner will im Vorstand diese Aufgabe übernehmen. Ich sprach mit vielen Segelfreunden, die sehr gut geeignet wären, dieses Amt zu übernehmen. Doch entweder kam: „Ich bin zu jung“, „Familie und der Job lassen keinen Raum“ oder „Ich bin alt, habe ein hartes Berufsleben hinter mir und möchte eigentlich nur noch segeln“. Diese Argumente kann ich alle sehr gut verstehen. Doch quo vadis Deutsche Folkeboot Vereinigung?

Mit einem optimistischen Blick in die Folkeboot-Zukunft grüßt

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Prof. Dr. Wolfgang Sturm
Rieke und Till Bartels
Moritz Drerup
Stefan Brechtenbreiter
Lothar Goldenstein

Eigner F SWE-1942
Eigner F GER-731 Positiv
Eigner F GER-525 JoMo
Eigner F GER-202 Prins
Eigner F GER-1133 Miracle

WVWo Flotte Bremen
KYC Flotte Berlin
WSS Flotte Schlei
DHH Flotte Hamburg

Mal wieder was zum Thema Badeleiter

von Oliver Lenz, F GER-464 AKARAVANA (Flotte Bodensee)

Ok, vielleicht scheint dieses Thema nicht für alle interessant. Vielleicht, weil man als Segler nicht ins Wasser geht. Oder weil man noch so sportlich ist, das Entern eines Folkes auch (noch) ohne Badeleiter zu schaffen. Für alle anderen will ich hier einen Ansatz vorstellen, der vielleicht dem ein oder anderen gefällt und ggf. so oder so ähnlich umgesetzt wird.

Eine Badeleiter sollte zum einen sicher sein, vielleicht sogar mal in einer prekären Situation helfen, eine Person aus dem Wasser besser bergen zu können. Zum anderen soll sie aber auch einigermaßen handlich sein, um auf einem relativ kleinen Boot wie einem Folke nicht allzu sehr viel Platz für sie zu benötigen. Für uns persönlich kam noch hinzu, die Badeleiter beim Segeln auch montiert lassen zu können, um mehrfach das kühle Nass aufsuchen zu können und nicht jedes Mal die Leiter abbauen und verstauen zu müssen.

In den vergangenen 25 Jahren haben wir die ein oder andere Konstruktion und Ausführung an Badeleitern angewendet, waren aber nie richtig zufrieden. Die originale Badeleiter von der Folkeboat-Centralen, die in den Motorstuhl eingeschoben wird, ist zwar sehr stabil, sie bedingt aber, dass entweder kein Motor an Bord dabei ist oder dieser einen anderen Platz hat. Zudem ist die Leiter sehr lang und passt auch nur knapp in die Backskiste. Normale Strickleitern schwimmen auf, sind für Kinder nicht geeignet und die Chancen, die Zehen zwischen Sprossen und Rumpf einzuklemmen stehen gut. Leitern, die mit einem Bügel am Cockpitsüll eingehängt werden, sind wenig stabil und überdies sehr sperrig...

Unser Ansatz war schon immer, die niedrigste Stelle am Rumpf für eine Badeleiterposition zu nutzen, um mit wenig Sprossen tief ins Wasser zu kommen. Etwa mitschiffs befindet sich dieser niedrige Bereich, zudem kann man sich beim entern noch am Handlauf und Cockpitsüll festhalten und hochziehen. Ein Vereinskamerad hatte die Idee und wir haben das ganze dann noch verfeinert.

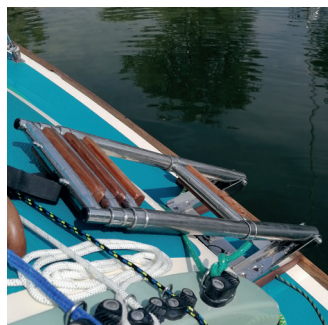
Zum Einsatz kommt eine Badeleiter, die eigentlich bei Motorbooten auf den Plattformen montiert wird. Sie haben entweder drei oder vier Sprossen und den entscheidenden Vorteil, einen Anschlag bei 90° integriert zu haben. So geht die Leiter bei entsprechender Montage stets senkrecht ins Wasser und hat genügend Abstand zum Rumpf. Wir haben die beiden Befestigungslaschen mit einem Flachstahl verbunden und in der Mitte ein Loch gebohrt. Mit einer Flügelschraube wird die Leiter im Deck befestigt. Hier kommt eine Schraube der Motorhalterung zum Einsatz.

Um die Kräfte im Deck zu verteilen, ist unter dem Laufdeck innen natürlich eine entsprechend großflächige Verstärkung angebracht. Die Leiter hat noch einen Adapterrahmen aus Holz bekommen, um über den Rand der Scheuerleiste zu kommen.

Sie ist mit lediglich einer Schraube fixiert und kann hochgeklappt beim Segeln an Ort und Stelle bleiben. Mit vier Sprossen reicht sie auch tief genug ins Wasser, um bequem ein- und aussteigen zu können.

Ich habe mich für eine Leiter mit Teaksprossen entschieden. Es gibt sie aber auch mit Kunststoffsprossen deutlich günstiger bei den einschlägigen großen Wassersportausrüstern. Als kleiner aber feiner Nebeneffekt lässt sich das Ganze noch sehr kompakt zusammenschieben und somit gut verstauen.

Bei all den Vorteilen gibt es aber auch einen Nachteil: Die Badeleiter steht im montierten Zustand über, also bitte Vorsicht am Dalben oder in der Nähe eines anderen Bootes...



Folkeboot-Holzmast-Biegung

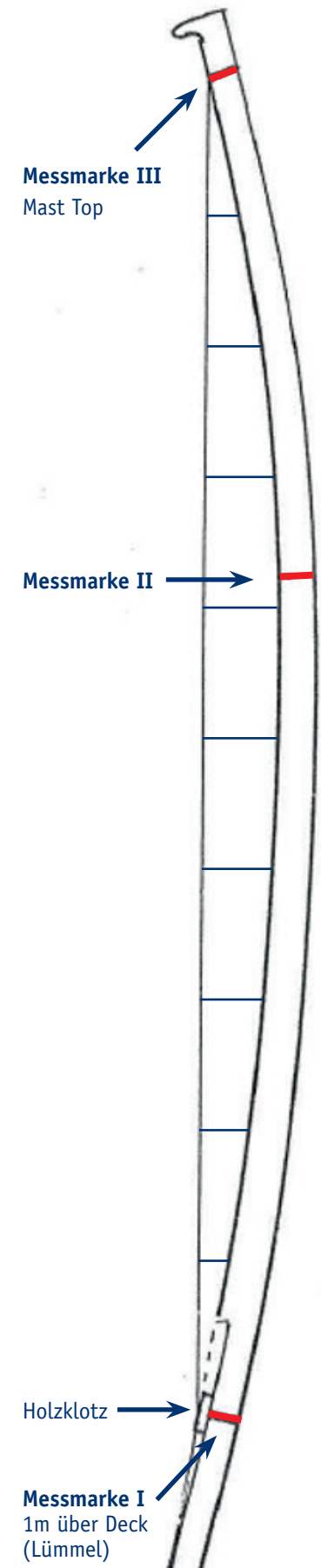
von Thomas Lyssewski, F GER-316 LORD JIM

Hilfsmittel zum Messen:

- Gliedmaßstab
- Maurerschnur ca. 15 m
- Gewebband
- Holzklotz (Höhenausgleich)
- 2 Böcke (Höhe ca. 80 cm)
- Gewicht (15 kg Sand im Eimer)

Messvorgang:

- Mast mit der Vorderseite auf die Böcke legen:
 - die Nut (senkrecht) nach oben
 - die Böcke direkt unter die Messmarken **Lümmel (I)** und **Top (III)**.
- Jumpstagspanner total lösen
 - Drähte dürfen nicht unter Spannung stehen
- Gewicht von 15 kg im Eimer anhängen
 - im Bereich des Vorstagsbeschlages (**Messmarke II**)
- Schnur am Top (Messmarke III) und an der Hinterkante Mast beim Lümmel (Messmarke I) mit Gewebband stramm positionieren
- Holzklotz muss mit der Achterkante des Mastes fluchten
- je Meter (—) ab der oberen Messmarke den Zwischenraum rechtwinklig zwischen Schnur und Oberkante Mast in cm messen





Pfingst-Sternfahrt 2021 der Flotte Bodensee **Wer nicht wagt, ... hat schon verloren**

von Bernd Miller, F-G-99 KLEINER BLAUPFEIL

Aufgrund der Pandemie und der daraus folgenden restriktiven Grenzbestimmungen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie der fast täglich geänderten Vorschriften in den einzelnen Bundesländern und Landkreisen war auch dieses Jahr eine offizielle Planung nicht zu organisieren. Daher war wieder Spontaneität gefragt.

Am Pfingstsamstag hat noch niemand die Initiative ergriffen, obwohl es beständig mit 3-4 bft bei Sonnenschein geblasen hat. Nein, so kann es nicht weitergehen – die Bodensee-Folkeboot-Segler sind in einer Gruppe digital vernetzt und so konnten wir extrem kurzfristig in den Hafen an der Halttau in Meersburg einladen. Der Hafenmeister hatte am vorigen Tag der Hafenöffnung – ja, so knapp war das – erst zwei Gastboote und hat uns auf Anfrage willkommen geheißen. Voraussetzung war allerdings ein maximal 24 Stunden alter negativer Corona-Schnelltest.

Also am Abend noch schnell einen Test an offizieller Stelle und am Sonntagvormittag sind wir – Bernd und Isolde – los mit dem Kleinen Blaupfeil.

Der Regen hat gerade aufgehört und der Wind war ausreichend, um Strecke zu machen – für uns ca. 16 sm aus Nonnenhorn am Bayerischen Ufer bis ins Baden-Württembergische Meersburg. Die Bedingungen waren sehr abwechslungsreich, da jede Wolke länger anhaltende Böen im Gepäck hatte. Am Spätnachmittag konnten wir standesgemäß unter Segel in den Hafen einlaufen. Ruedi und Bea mit der Solvejg (SUI 40) aus Romanshorn in der Schweiz waren schon da. Es gab herzliche Begrüßungen (allerdings ohne Knutschen). Später kam noch Erika mit ihrer Bachus (GER 220) aus Konstanz einhand mit einem gewohnt souveränen Hafenmanöver an die Dalben. Mehr Boote sind es dann nicht geworden, aber für uns war es für diese Zeit ein außergewöhn-

liches Ereignis. Wieder Freunde treffen, wieder richtig im Restaurant essen gehen... Nach einem Spaziergang auf den Weinbergen haben wir den Blick über den See auf die – dank der unsteten Wetterlage – frisch verschneiten Schweizer Berge genießen können. Der Rotwein auf der Hafenmole beim Sonnenuntergang war dann noch das i-Tüpfelchen.

Gut, dass die Raben es am Morgen noch nicht geschafft haben, die frisch gelieferten Backwaren aus der abgedeckten Kiste zu holen. So war uns ein ausgiebiges Frühstück vergönnt. Dann hieß es Abschied nehmen und Auslaufen – wir wollten ja vor dem großen Regen am Spätnachmittag wieder im Heimathafen sein und unsere Schweizer Freunde wollten nicht in Quarantäne, die nach über 24 Std. im Ausland gedroht hätte. Für uns hat es nach anfänglich notwendiger Unterstützung vom Flautenschieber dann doch für ein würdiges Heimkommen unter Segeln gereicht.



Übergabe mit Hindernissen **Fahrtenpreis 2020**

von Jan Hinnerk Alberti und Oliver Lenz

Gewonnen haben sie ihn schon im vergangenen Jahr. Aber aufgrund der Beschränkungen durch die Corona-Pandemie haben die beiden ersten Gewinner-Paare des Folkeboot-Fahrten-Wanderpreises die Trophäen erst vor wenigen Wochen bekommen.

Ende Mai wurde der Fahrten-Wanderpreis 2020 in Grauhoft/Schlei feierlich an Corina und Hauke von F GER 180 HUGIN übergeben. Die HUGIN reiste am Freitagabend von Wentdorf nach Grauhoft auf eigenem Kiel an. Der Anleger erfolgte gegen 21:30 Uhr unter Segeln. Anschließend konnte mit Jule und Thomas von F GER 316 LORD JIM ein kurzes gemeinsames Grillen stattfinden, und Sonnabendmorgen wurde ein gemeinsames Frühstück eingenommen. Die Hugin reiste am Pfingstsonntag bei sehr böigem Wind, W5-7 bft und Sonnenschein Richtung Schleimünde, um dann Pfingstmontag wieder in Wentdorf zu sein. Wenig später bekamen auch Isolde und Bernd Miller am Bodensee ihre Ehrung. Sie hatten mit ihrem Folke F - GER 998 „KLEINER BLAUPFEIL“ den zweiten Platz des Fahrtenpreises für das Jahr

2020 ersegelt. Isolde und Bernd hatten sich in 2019 vom Bodensee aufgemacht, um wieder einmal einige Wochen auf der Ostsee unterwegs zu sein.

Beide Fahrtenpreis-Gewinner hatten den mit der Ehrung verbundenen Einkaufsgutschein bei einem Bootsausstatter bereits kurz nach der virtuellen Ehrung auf der Online-Jahreshauptversammlung per Post bekommen. Den Wanderpokal in Form eines Folkeboot-Halbmodells persönlich zu überreichen, war jedoch eine Übergabe mit Hindernissen – insbesondere am Bodensee.

So musste der 15 kg schwere Wanderpokal, verpackt in einer stabilen

Holzkiste vom Norden in den Süden versendet werden. Weil aber die Obfrau der Flotte Bodensee in der Schweiz zuhause ist und zum einen das Porto dorthin deutlich teurer ist, zum anderen aber der Wanderpokal damit auch auf der „falschen“ Seite des Bodensees angekommen wäre, wurde entschieden, dass Oliver Lenz die Ehre haben werde, den Wanderpokal zu übergeben.

Gesagt, getan: Kurz nach der Übergabe an die HUGIN-Crew fand auch die feierliche Übergabe am Bodensee bei den Miller's zu Hause statt. Die Freude war groß, kann doch nun der Wanderpokal noch einige Monate bis zu seiner nächsten Vergabe das Wohnzimmer schmücken.



Folkeboot Sternfahrt nach Schleimünde

von Thomas Eisenlohr, F GER-653 TINKA

„Geht nicht, gibt’s nicht“, dachten sich einige aus der Gruppe der Folkeboot-Fahrtensegler und machten sich trotz starken Windes auf den Weg nach Schleimünde. Jan Hinnerk, Eigner von BLY VIOL, und seine Frau Urte hatten die Idee zu der Sternfahrt und so folgten einige seinem Ruf. Er selbst war mit Frau und Sohn Jakob schon am Freitag angereist und lag sicher im Hafen von Schleimünde, als sich Folkeboot SAGA mit Vincent, Moni und Hund Kalle von Wackerballig kommend trotz des angekündigten Starkwindes von 6-7 bft auf den Weg machten.

Eilo auf TINKA (die zu diesem Zeitpunkt noch FolkeR hieß) warf die Leinen um ca. 14 Uhr in Kiel-Düsternbrook los und machte sich als Einhandsegler auf den Weg. Als es mit Spitzen von 8bft um den Kieler Leuchtturm und dann Kurs Schleimünde ging, lernten sich Mann und Boot zu vertrauen... Folkeboote können eine gehörige Mütze Wind ab und jederzeit darf man sich mit diesem Schiff auch in starkem Wetter sicher und geborgen fühlen.

SAGA und TINKA standen in Telefonkontakt. So entstand die Idee, sich vor Schleimünde zu treffen und dann gemeinsam in den Hafen einzulaufen. So wild der Ritt durch Wellen und Wind auch war – gegen Abend beruhigte sich das Wetter und in schönster Abendstimmung, flacher See und einem lauen Lüftchen trafen sich dann etwas nördlich des Leuchtturmes der Schlei die beiden Boote. Nach dem ersten Treffen einige Wochen zuvor – ebenfalls in Schleimünde – war die Freude natürlich riesengroß und es folgten einige Kreise umeinander, um ein paar Bilder zu machen, aber auch um die ersten Grüße von Boot zu Boot zu rufen. Im Hafen, nach geglücktem Anlegemanöver und dem zuvor gefahrenen Ritt auf Welle und Wind schmeckte das Bier dann besonders gut und natürlich wurden die ersten Erlebnisse ausgetauscht. TINKA sagt auch noch mal extra Danke an Jan für den helfenden Fuß...

Am Samstag kamen dann im Laufe des Tages noch LORD JIM mit Thomas und Jule, NOARDER SINNE, geführt von Nils und TA FRI, gesegelt von Andreas und Georg.

Folkeboot CARA von Vincent lag schon im Hafen – Vincent segelte auf einem anderen Boot mit, um an diesem Wochenende sein Boot dann wieder abzuholen. Etwas später am Nachmittag fuhr dann auch noch Folkeboot LUISE durch die Hafeneinfahrt – Sanne hatte eine Freundin an Bord und nutzte das Wochenende, um sich mit ihrem Bruder zu treffen, den sie schon länger nicht mehr gesehen hatte.

Wie unter Folkebootseglern üblich wurde natürlich ausgiebig erzählt, Pläne geschmiedet und die eine oder andere Tour ge-

plant. Und natürlich passen auf ein Folkeboot auch mehr als 3 Menschen... zusammenrücken und gemütlich Kaffee zu trinken gehört einfach dazu.

In Folge dessen fuhren SAGA und TINKA dann die nächsten Tage zusammen in die dänische Südsee nach Ristinge und hatten dort noch eine ganz wundervolle Zeit mit Sonne, Baden in der Ostsee und tollem Essen.

Für den Samstagabend war dann auch noch etwas Besonderes geplant: TINKA sollte ihren ursprünglichen Namen wieder zurückerhalten. Bei ihr handelt es sich um einen Lindbau von 1969. Vor 11 Jahren übernahm sie Detlef Demond, dessen Tochter TINKA dann auf den Namen FolkeR taufte. Thomas Lyssewski sprach bei diversen Kontakten und Treffen immer nur von TINKA. Die Vorbesitzer sind Freunde von ihm, und er riet mir damals auch zu dem Kauf dieses wundervollen Bootes. Was lag also näher, als in einer kleinen Feier ehemals TINKA, dann FolkeR wieder auf TINKA zu taufen. Gedacht, getan.

Jan und Urtes kleiner Sohn Jakob hatte die Ehre, einen ordentlichen Schluck Sekt über den Bugbeschlag zu schütten, Thomas fand die launigen Worte, und begleitet von den besten Wünschen aller Anwesenden wird TINKA nun zukünftig wieder unter ihrem ursprünglichen Namen hoffentlich noch lange und von glücklichen Winden begleitet ihren Weg durch die Ostsee finden. Übrigens freut sich auch Dedel – so nennen seine Freunde Detlef Demond – sehr darüber, was nun mit TINKA und Eilo geschieht, wie sehr die beiden zusammenwachsen.

Der Abend wurde noch lang; Auch das Regenwetter hielt uns nicht ab, bis in die frühen Morgenstunden zu schnacken und fröhlich beieinander zu sitzen.

Am nächsten Tag trennten sich dann wieder unsere Wege, aber eine kleine Überraschung gab es noch: Jeder, der am Morgen sein Boot verließ und auf den Steg trat, fand dort einen kleinen Kieselstein, der mit einem F in einer blauweißen Flagge bemalt war.

Urte hatte sich diesen besonderen Gruß ausgedacht und liebevoll vorbereitet – so herzlich gehen Folkebootsegler miteinander um. Danke Urte für diesen lieben Gruß.

Im nächsten Jahr treffen wir uns wieder. Dann hoffentlich wieder in Arnis, alle gesund und noch immer begeistert von unseren tollen Booten. Trotz des starken Windes und nicht ganz so tollem Wetter kamen dies Jahr 8 Boote in Schleimünde zusammen.

Da ist doch Luft nach oben.



Berliner Ferienregatta 2021

Endlich wieder Regatta segeln

von Hans G. Rüggesiek

Es ist endlich Sommerwetter und mit der Freude auf die Sommerferien war auch Zeit für die die 13. Saison der Berliner Ferienregatta 2021!

Als Norbert Dreifürst (der Initiator!) mich (den Verfasser) bei einem Bierchen beim BYC Senatspreis 2012 ansprach, was ich von der Idee einer Club übergreifenden Mittwochs-Sommerferienregatta hielte, hatte ich ein optimistisches Gefühl, da auch die ehemals Freitagsabenderegatten verlegt in die Sommerferien, eine deutlich bessere Resonanz fanden.

Nun eilt diese äußerst beliebte Regatta von Melderekord zu Melderekord! Nahmen vergangenes Jahr schon insgesamt 87 Teilnehmer an den 6 Veranstaltungen teil, so scheint es nur eine Frage der Zeit und des Wetters, wann die 100 geknackt wird.

Seit nunmehr 6 Jahren segeln die Folkeboote mit einer beachtenswerten Flottenstärke um IHREN Folke Sommerferien Pokal und tragen zum Erfolg dieser Veranstaltung mit bei.

Im Jahr 2020 kamen 13 Folkeboote in die Wertung. Das könnte man zum Anlass nehmen, analog der H-Boote einen eigenen Start für uns Folkeboote zu reklamieren. Vielleicht sollten alle dazu beitragen, dass die Veranstalter an diesem Ansinnen nicht länger vorbei kommen, wenn wir kontinuierlich 15-20 Folkies an der Startlinie sehen.

Apropos Start: Ungefährlicher und sicherer geht’s nimmer. Die Folkeboote starten gemeinsam an einer langen Startlinie zusammen mit den „langsamen“ – Verzeihung! – Yardstickbooten (YS 110 und größer), vor allen anderen Yachten in der ersten Startgruppe. Das dürfte auch ungeübte Regattasegler sowie Fahrtensegler unter den Folkies animieren teilzunehmen. Zumindest haben wir die ersten 10-20 Minuten freie Sicht voraus, keine Abwinde und ein ungestörtes Fahrwasser, bis wir so allmählich von den schnelleren Yachten einkassiert werden.

Und wer es noch nicht bemerkt hat: die Folkeboote werden zwei Mal gewertet: allein untereinander, rein nach der Zieleinlaufliste gewertet, wie bei einer Folke Ranglistenregatta! Die Vergütung nach Yardstick fällt also bei den Folkebooten in ihrer internen Klassenwertung weg. Darum gibt es auch keine Diskussionen über einen gerechten Yardstickwert, Folkebootwetter oder nicht etc. Bei nur leichten Winden erfreut man sich des Segelns unter Gleichen. Zudem werden alle Folkeboote auch in der Yardstickwertung mit aufgelistet und können dann ablesen, wie sich ihre Platzierung mit Handicap-Wertung (YS 114) over all darstellt und dann ausführlich ihre Chancen diskutieren.

Wer dann nach den Wettfahrten die dichte Atmosphäre beim traditionellen Seglerhock auf den Terrassen der veranstaltenden Segel Clubs (PYC/BYC/SV03) jetzt fast 2 Jahre lang vermisst hat, Corona sei Dank, konnte das nun intensiv nachholen. Dieses familienfreundliche Regattaformat lässt es auch zu, die ersten oder letzten zwei/drei Wochen der Berliner Schulferien in den Urlaub zu fahren und dennoch mindestens bei 3 Wettfahrten mitzusegeln. Denn wer fährt schon 6 Wochen lang in die Ferien? Nur die 3 besten Wettfahrtergebnisse zählen für die Gesamtwertung.

Dazu gab es vor der Pandemie für jeden Tagessieger den Preis vom Sponsor – den verdienten Bottle – ein rein regionales Produkt (www.havelwasser.com) für den Tagessieg sowie einen weiteren Preis durch das Losglück. Für den Besten und Gesamtsieger bei den Fokebooten, gab es noch traditionell einen extra individualisierten Preis, eine Sporttasche aus echtem Segeltuch.

Es ist nicht undenkbar, dass nach dieser Corona abstinenter Zeit die Lust auf’s Regattieren eher noch größer geworden ist. Wir werden es an den Meldezahlen ablesen können.

Freiwilligenstation erhält speziell für das Revier entwickelten Bootstyp

Neues Seenotrettungsboot für Schleswig

Das neueste Seenotrettungsboot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) hat in Schleswig den Namen HERWIL GÖTSCH erhalten. Die freiwilligen Seenotretter auf dem Ostsee-Meeresarm Schlei verfügen über eine speziell für ein derartiges Revier entwickelte neue Rettungseinheit: Rund neun Meter lang, 88 Zentimeter Tiefgang und 38 Knoten (ca. 70 km/h) schnell – dies sind einige der markanten technischen Daten.

Die HERWIL GÖTSCH entstand auf der finnischen Spezialwerft Arctic Airboats in enger Entwicklungszusammenarbeit mit den Seenotrettern. Sie ist die vierte Einheit der 8,9-Meter-Klasse der DGzRS. Das aus sehr robustem Polyethylen bestehende Vollkunststoffboot ist äußerst wartungsarm und verfügt über zwei 200-PS-Außenbordmotoren. Seit Ende März ist es in Schleswig stationiert. Unter der internen Bezeichnung SRB 82 fuhr es bereits etwa zehn Einsätze.

Mit den Worten „Ich taufe Dich auf den Namen HERWIL GÖTSCH und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr.“, taufte Sabine Schult das neue Seenotrettungsboot. Die Testamentsvollstreckerin handelte damit im Sinne des Namensgebers, der die Seenotretter großzügig in seinem Nachlass bedacht hatte.

Lebenslang der Seefahrt eng verbunden

Der vor rund anderthalb Jahren verstorbene Hamburger und seine bereits vorverstorbene Frau hatten schon vor Jahrzehnten gemeinsam entschieden, dass eines Tages die Seenotretter den Hauptteil des Nachlasses der beiden erhalten sollen. „Ich habe Herwil Götsch vor mehr als zehn Jahren kennengelernt und weiß sehr gut um dieses Herzensanliegen. Was heute mit der Taufe geschehen ist, hätte ihn sehr glücklich gemacht“, sagte Taufpatin Sabine Schult in Schleswig.

Herwil Hermann-Wilhelm Götsch wurde 1935 in Hamburg geboren und lebte dort bis zuletzt. Der Seefahrt war der diplomierte Bauingenieur, der unter anderem 2008 für die Sanierung des Alten Elbtunnels mitverantwortlich war, Zeit seines Lebens eng verbunden. Vor allem Segelschiffe aller Größen begeisterten ihn, mit Bildern der Seefahrt umgab er sich gern.

Großzügige Zuwendung aus einem Nachlass

Die großzügige Zuwendung aus seinem Nachlass ermöglichte den Bau des neuen Seenotrettungsbootes. „Dafür sind wir außerordentlich dankbar, denn dies versetzt uns in die Lage, unsere Freiwilligen mit einem modernen Neubau auszurüsten und ihnen damit bestmögliche Aussicht auf Erfolg ihrer mitunter auch gefährvollen Einsätze zu geben“, sagte Ingo Kramer, stellvertretender ehrenamtlicher Vorsitzter der DGzRS, anlässlich der Taufe.

Zur traditionellen Taufzeremonie der HERWIL GÖTSCH waren auch die freiwilligen Seenotretter der Nachbarstationen Maas-holm, Damp und Schilksee mit den Seenotrettungsbooten HELLMUT MANTHEY, NIMANOA und GERHARD ELSNER nach Schleswig gekommen.

Geschichte der Station Schleswig

Die Stadt am Ende des Ostsee-Meeresarms Schlei gehört zu den jüngsten Stationen der Seenotretter. Die vor 156 Jahren gegründete DGzRS richtete sie 1994 ein. Rund 20 freiwillige Seenotretter um Vormann Frank Tapper engagieren sich dort ehrenamtlich.

Die Schleswiger Seenotretter sichern ein Revier, in dem sich Lage und Tiefe der Fahrwasser ständig verändern – durch den Einfluss einer stärkeren Wind- und Strömungstide und die damit verbundenen Sandverlagerungen. Auch aus diesem Grund ist die Schlei für die Schifffahrt anspruchsvoll. Das Seegebiet ist viel befahren und vor allem von Ausflugs- und Fährverkehr sowie Freizeitschifffahrt geprägt.

Sternfahrt unter Sternenhimmel

von Thomas Lyssewski, F GER-316 LORD JIM

Die RUN Regatta ist eine Nachtregatta als Sternfahrt (52-61 sm) für klassische Yachten auf der Ostsee. Die Ausrichtung erfolgt mit kleinen Mitteln vom Freundeskreis Klassische Yachten (FKY).

Die Startpunkte am Freitagabend sind mit den Orten Fehmarn, Kiel, Schlei, Flensburg verschieden, aber das Ziel ist für alle gleich: Svendborg in Dänemark.

Gemeldet waren insgesamt 45 Yachten und davon 8 Folkeboote. Von der Schlei sind 4 Folkeboote um 21:30 Uhr gestartet mit einem Vorwindgang Richtung Osten, um dann an einer roten Fahrwassertonne auf Nordkurs zu gehen, Richtung Fynshav. Die ca. 25 sm Richtung Norden waren bei Winden von W-WNW bei 3-4 bft spannend, da alle 4 Folkeboote ziemlich gleich auf lagen. Die Abstände bis Mommark waren z.T. nur 30-100 m. Durch die Landabdeckung von Als, den Winddreher unter Land und z.T. die Abdeckung von größeren Yachten wurde das Folkebootfeld auseinander gezogen. Der Wind frischte im Norden auf ca. 4-5 bft

auf und nördlich der roten Fahrwassertonen von Fynshav wurde der Kurs auf Osten geändert. Vor dem Wind wurde die Insel Lyö südlich passiert und die Insel Avernakö nördlich, so dass das Ziel im Svendborgsund vor dem Hafen Rantzausminde lag.

Die gesegelte Zeit für das erste Folkeboot, „Lord Jim“ betrug 9,37 Stunden. (ca. 5,6 kn/h als Durchschnittsgeschwindigkeit). Dies war ca. eine Stunde langsamer als die beiden schnellsten Yachten Kerstin und Västanfläkt (6mR). Bei den Folkebooten ist das nach der berechneten Zeit der 5. Platz für „Lord Jim“ von 18 Yachten aus der Startgruppe Schlei. Der 7. Platz „Havruen“, Platz 9 „Fairplay“ und Platz 12 „Alkyona“.

Am Sonnabend war dann Ruhe, sodass die meisten Yachten am Sonntag den Weg in die Heimathäfen antraten. Der angesagte NW-Wind setzte sich nicht durch, sondern der WNW Wind mit Böen von ca. 6-7 bft mit viel Sonne; Also Kaiserwetter zum Abschluss.

Eine künstlerische Tradition wiederbeleben

von Oliver Lenz, F GER-464 AKARAVANA

Unser Segelkamerad Rüdiger Ulrich (früher F-G 219) von der Flotte Bodensee hat 2008-2010 unter Mitwirkung von Gerhard Kunze (F – G 461) eine Collage unseres schönen Bootes erstellt. Das Poster im Format 420x560 mm enthält Risse und Pläne des nordischen Folkebootes in Holzbauweise von 1942-1976. Sie umfassen das Folkeboot in technischen Aspekten, Bootlinienriss, Bauübersichtsplan, unmaßstäblich gemäß Quellenverzeichnis.

Zwei Farben stehen zur Auswahl: Schwarz, hellgelber Grund oder Schwarz, weißer Hintergrund. Jahrelang wurde den Folkeseglern das Werk über die FolkeNews angeboten und dann von Konstanz aus an die Interessierten versendet. Über die Jahre sind so 40-50 Collagen unter die Leute gekommen.

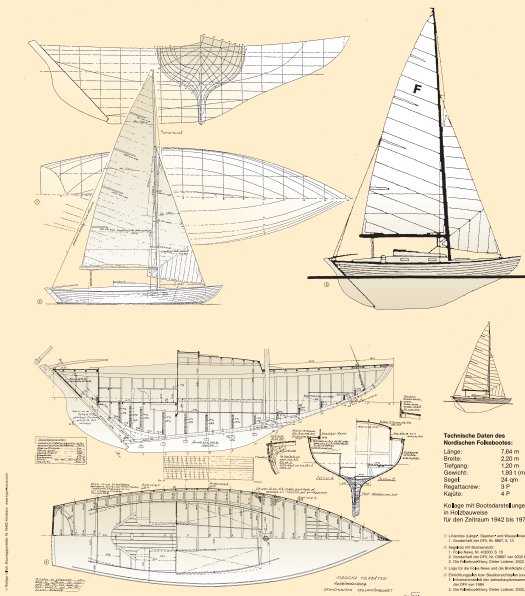
Rüdiger ist in der Zwischenzeit über 80 Jahre alt, hat sein Holzfolke, die FG 219, altershalber verkauft und nun auch dieses Projekt an mich übergeben. Er möchte gerne, dass die Collage weiterlebt und aktiv angeboten wird.

Die Collagen werden im Digitaldruck auf mattem 200g-Offsetpapier erzeugt und per Papprolle zum Selbstkostenpreis an die Interessenten versendet. Der Preis beträgt bei Einzelstückzahlen inkl. Versand innerhalb Deutschlands 38,- Euro.

Vielleicht hat ja aber auch ein Verein einmal die Idee, die Collage als Preis zu vergeben. Für Veranstaltungen bieten wir an, ein individuelles Design/Headline etc. zu integrieren. Mindestabnahmemenge dann 20 Stück. Die Stückpreise inkl. Versand kalkulieren wir dann individuell.

Anfragen bitte per Mail an:
olenz.tt@web.de

Nordisches Folkeboot





Sommertörn 2020

Die deutsche Ostseeküste von West nach Ost

von Lisa Müller, F-G-307 TZEFIX

Im Sommer 2020 bot sich für uns die Gelegenheit, eine schon länger gehegte Törnidee, die bisher aus Zeitgründen noch nicht machbar war, endlich umzusetzen:

Einmal den westlichsten Hafen an Deutschlands Ostseeküste mit dem östlichsten zu verbinden und das am liebsten in einem Rutsch. Bei – grob überschlagen – mehr als 200 Seemeilen zeigt sich für mich als Einhandseglerin schon vorab eine große Herausforderung. Wen kann ich mitnehmen, um die Strecke durchsegeln zu können, ohne Häfen anlaufen oder ankern zu müssen? Die Auswahl potentieller Mitseglerinnen mit genügend Erfahrung – damit ich auch mal entspannt die Verantwortung für Schiff und Navigation abgeben und in die Kojen kriechen kann – ist nicht groß und fällt daher schnell. Birte habe ich vor zwei Jahren bei der Arbeit an Bord kennengelernt. Sie ist selbst Folkebooteignerin und so die perfekte Mitseglerin. Praktischer Weise wohnt sie auch noch in Flensburg, unserem Starthafen für diesen Törn. Bei einem Wochenende vor Anker in der Flensburger Förde besprechen wir den Plan und Birte stimmt zu.

Ein einigermaßen passendes Zeitfenster zeichnet sich Anfang Juni

ab, als ein paar Tage SW eine Unterbrechung der bisher überwiegenden östlichen Winden versprechen. Also machen TZEFIX (G 307) und ich uns schon bald erneut von der Schleie nach Flensburg auf, um dort an einem völlig verregneten Hafentag letzte Vorbereitungen zu treffen und Proviant zu bunkern. Der Routenplan ist erstellt, wichtige Wegmarken notiert, die zu erwartenden Zeiten für die jeweiligen Etappen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 4,5 kn berechnet und mit der Wettervorhersage verglichen.

Wir entscheiden uns, um 8.00 Uhr morgens auszulaufen, auch wenn die Vorhersage mittlerweile zwischen durch starke Schauerböen aus SO für den Abend ankündigt. Passendere Bedingungen und Zeitfenster, zu denen wir beide können, sind aber auch nicht in Sicht, also geht es am 5. Juni um kurz nach 8.00 Uhr unter Segel los und bei konstanten SW 2-3 gelangen wir auch gleich zügig fördeauswärts.

Im Verlauf des Vormittags nimmt der Wind auf 4-5 bft zu; Der erste Teil der Etappe Richtung Fehmarn ist herrliches Segeln bei bestem Wetter. Nachmittags allerdings beginnt der Wind zu drehen und wir

können den Kurs in den Fehmarnbelt nicht mehr gut anliegen. Von Land ziehen graue Wolken auf. Regen ist angesagt, den wir teils bangend, teils hoffend erwarten, soll danach der Wind doch wieder auf SW zurück drehen. Die Schauerbö lässt sich Zeit, spannt uns auf die Folter und zehrt an den Nerven, weil wir unschlüssig sind, welchen der beiden schlechten Kurse hart am Wind wir wählen sollen, um zumindest noch etwas Strecke in die richtige Richtung zu machen. Um 20.00 Uhr nehmen wir das Groß bei zunehmendem Wind weg. Wir haben uns entschieden, die Nacht nur mit der Fock zu segeln. Die Wellen nehmen zu und nach 12 Stunden werden wir auch so langsam zum ersten Mal müde.

Als ich bei Anbruch der Dunkelheit die Positionslichter und Kompassbeleuchtung einschalten will, bleibt jedoch erst mal alles dunkel. Der Grund ist schnell gefunden: ein Kabel hat sich aus der Klemme an der Batterie gelöst, da war ich wohl bei der Neuinstallation im Winter nicht sorgfältig genug. Auf dem Bauch liegend, am Mastfuß vorbei mehr fühlend als sehend, wird das in Ordnung gebracht, was bei dem wild schlingernden Boot allerdings

im Anschluss zu einer Fischfütterung meinerseits führt. Immerhin funktioniert danach alles wie gedacht. Ohne Beleuchtung hätte ich hier auch nicht segeln wollen, wir sehen im Laufe der Nacht einige Frachter vorbeiziehen. Über die Nacht wechseln wir uns einfach ab, wie es gerade passt, so dass jede mal etwas ruhen kann. Da wir inzwischen auch von oben und unten ziemlich nass geworden sind, legen wir uns nur mit Ölzeug und allem auf die dünnen Cockpitpolster im Mittelgang. So bleiben die Schlafsäcke wenigstens noch für später trocken. An richtigen Schlaf ist bei dem Geschaukel sowieso nicht zu denken. Glücklicherweise sah die Wolkenkante bedrohlicher aus als sie war und die Vorhersage hält, was sie versprochen hat. Der Südwestwind kommt wieder und wir können auf einem etwas angenehmeren Kurs spät abends wieder auf den Fehmarnbelt zusteuern.

Als eine der kritischen Stellen haben wir vorab die Passage der Fährlinie Rødby-Puttgarden identifiziert. Als sie näher kommt sind wir beide im Cockpit und halten Ausschau, kommen problemlos durch und passieren um 3.00 Uhr den Fährhafen. Der Wind hat mittlerweile auf 7 bft zugenommen und die Wellen sind ca. 1,5 m hoch, selbst im Lee der Insel. Wir machen 6 kn über Grund und sind damit ganz zufrieden und so kommen wir doch flott in die Richtung voran, in die wir wollen. Nachdem wir auch frei von dem kleinen Sperrgebiet östlich des Hafens sind, wird es etwas entspannter. Die Anspannung fällt ab, denn wir wissen, dass das schlechteste Wetter jetzt hinter uns liegt und vor uns die weite freie Mecklenburger Bucht. Langsam wird es auch schon wieder heller, der Wind bleibt konstant und nur die Wellenhöhe nimmt nochmal etwas zu, nachdem wir aus der Landabdeckung raus sind. Schon ganz schön beeindruckend, was da so alles vorbei und manchmal auch ins Cockpit rollt. Wir sind froh, es achterlich abzukriegen und laufen mit durchschnittlich 6 kn die Wellen hoch und runter Richtung Osten. Mein ohnehin schon großes Vertrauen in das Boot steigt nach dieser Nacht nochmal erheblich an.

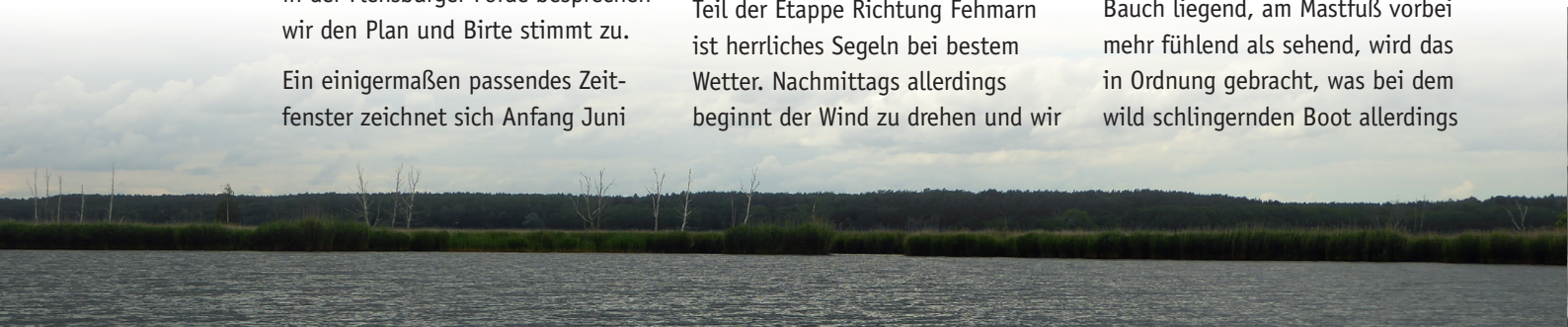
Um sie nicht später irgendwann queren zu müssen, haben wir die Kurse südlich der Kadettrinne gelegt. Genau 24 Stunden nach Ablegen passieren wir E 69 – die erste der Fahrwassertonnen dort. Erstaunlicher Weise können wir die Tonnen immer wieder ganz gut sehen, trotz der Wellen. Vom Land sehen wir länger noch nichts. Es bleibt trüb und grau bis weit in den Vormittag hinein, als dann irgendwann das Kraftwerk bei Warnemünde in Sicht kommt. Der Wind wird ganz langsam weniger und um 11.15 Uhr runden wir Darßer Ort bei SW 5. Danach wird es dank Landabdeckung merklich ruhiger, die Wellenhöhe sinkt auf unter einen Meter und sogar die Sonne und wieder ein erstes anderes Segelboot lassen sich sehen. Wir sind immer noch nass, kalt und inzwischen auch reichlich müde. Also ruhen wir uns noch abwechseln etwas aus und essen zu Mittag auf dem deutlich

ruhiger liegenden Boot, bevor wir um 14.00 Uhr das Groß wieder setzen.

Bei mittlerweile nur noch WSW 3 sind wir deutlich langsamer geworden. Der Wind scheint eine Pause einlegen zu wollen, sodass wir zeitweilig fast nur noch treiben. Hiddensee rückt nur unendlich langsam näher. Das wiederum zehrt auf ganz andere Art an den Nerven. Im Raum stehen sogar Überlegungen, die Insel anzulaufen, um dem nervigen Flappen der Segel ein Ende zu bereiten. Ich bin aber noch nicht bereit, das Projekt hier schon abubrechen und so halten wir das auch durch. Der Wind rappelt sich wieder zu 3 bft auf; auf sehr glattem Wasser gleiten wir im Abendlicht bei sanfter Brise schließlich doch noch um Kap Arkona. In der großen Bucht Tromper Wiek fällt dann der Anker auf 8 m Tiefe. Wir waren bis hier 38 sehr abwechslungsreiche und anstrengende Stunden unterwegs. Da über Nacht der Wind sehr schwach vorhergesagt ist, was augenscheinlich auch zutrifft, haben wir uns entschieden, etwas Schlaf nachzuholen und mal wieder was Warmes zu essen.

Am nächsten Morgen gehen wir um 9.15 Uhr Anker auf, der Wind weht mit 2-3 aus S-SO. Der Tag ist wieder grau in grau, was vielleicht die wenigen anderen Segler bei den eigentlich ganz guten Bedingungen erklärt. Wir kreuzen die Küste Rügens entlang und erreichen um 16.45 Uhr mit dem Landtief das erste der vielen Fahrwasser, die den Rest der Strecke prägen werden. Bei abnehmendem Wind kreuzen wir noch mit sehr vielen Schlägen durch immer enger werdende Fahrwasser bis vor Karlshagen an der Westküste Usedom. Die letzten Meter bis zum schönen Ankerplatz am Schilfrand setzen wir sogar noch die Paddel ein, hier regt sich kein Lüftchen mehr. Weiterzufahren würde keinen Sinn machen, da bald die Brücke von Wolgast den Weg versperrt.

Um deren morgendliche Öffnung um 7.45 Uhr zu nutzen, gehen wir schon um 6.00 Uhr wieder Anker auf und segeln das letzte Stück bis vor die Brücke bei sachten 2 bft aus West, bevor Knatterle uns durch die Brücke schiebt und direkt dahinter rechts ran im Stadthafen von Wolgast. Birte muss nämlich leider heute schon die Rückreise antreten; Von hier sind die Verbindungen auch deutlich besser als von Altwarp. Nach gut 30 Minuten Pause lege ich ohne Birte unter Segel wieder ab. Der Wind bleibt schwach und dreht häufig, ich habe viel Zeit die nahen Ufer zu betrachten. Soweit östlich war ich noch nie, die Gegend gefällt mir. Die Fahrwasser sind sehr abwechslungsreich und es macht Spaß, hier ganz gemächlich vorbeizuziehen. Was für ein Kontrast zu den Tagen davor auf der weiten Ostsee. Kurz vor 14.00 Uhr kapituliere ich bei schwach umlaufenden Winden vor einer Schar Entgegenkommer in der schmalen Moderort Rinne. Knatterle sorgt für klare Passagen und schiebt uns bis vor die Brücke bei Zecherin, wo ich noch einmal ankere, um auf die Öffnung in 2 Stunden zu warten.





Wer die stündlichen Öffnungen der Schleibrücken gewohnt ist, muss sich hier ganz schön umstellen. Die beiden Brücken, die Usedom mit dem Festland verbinden, machen nur wenige Male am Tag auf. Es gibt aber jeweils auf beiden Seiten der Brücken gute Möglichkeiten vor Anker zu warten, da sich auch außerhalb der Fahrwasser noch Stellen mit genügend Wassertiefe finden. Um 16.45 Uhr dürfen wir, vom Brückenwärter unfreundlich zur Eile angetrieben, durch. Die Segel bleiben weggebunden, der Wind ist so schwach, dass wir schon eine halbe Stunde später wieder vor – wie hier fast überall – mit Schilf gesäumtem Ufer ankern, in Sichtweite auf die Brückenreste bei Karnin und den Eingang ins kleine Haff. Auch wenn es schön gewesen wäre heute noch am Zielort anzukommen, ist es auch schön, mal nicht so spät anzukommen und zu essen.

Da die letzte Etappe nicht mehr weit ist, lasse ich mir morgens Zeit und gehe erst mal eine Runde ums Boot schwimmen. Im Gegensatz zur Ostsee sind hier erstmals keine Quallen zu sehen auf diesem Törn. Um halb 12 setze ich bei vorhergesagten NNO 3 die Segel. Bis zur ersten Tonne ohne Landabdeckung ist es ein ziemliches Geduldsspiel voller Winddreher und flauen Passagen. Dann aber kommen wir in konstanten NNO, es steht kaum Welle und ich kann den Kurs perfekt anliegen. Wie auf Schienen fliegen wir mit 6 kn über's kleine Haff, TZEFIX läuft quasi von alleine, kein Druck auf der Pinne: Nicht mal Fliegen kann schöner sein.

Bis auf ein Schiff des polnischen Zolls, das an der Grenze auf und ab fährt und ein paar wenige Segler im Süden des Haffs sehen wir kaum anderen Verkehr. Wir bleiben in der Nähe der markierten Route und kürzen nur gegen Ende ein bisschen ab. Hier ist die Wassertiefe zwar unproblematisch, aber es sind sehr viele Stellnetze bis weit hinein ins Haff aufgebaut.

Gegen 16.30 Uhr erreichen wir die Grenztonne zu Polen, die zugleich den Beginn der Ansteuerung von Altwarp markiert. Ich nehme die Fock weg, um besser zu sehen. Das letzte Stück ist recht eng, direkt gegenüber der Hafeneinfahrt liegt ein kleines Schilfinselfen und wir haben mit dem achterlichen Wind noch gut Schwung. Nach einer Halse und einem Aufschießer geht Knatterle problemlos sofort an (nicht immer ganz der Fall) und wir sind unversehens im kleinen, viereckigen Hafenbecken, wo wir erstmal einen Kringel drehen, um in Ruhe Leinen und Fender klar zu legen und zum Orientieren. Eine Seite belegt ein kleines Ausflugsboot bzw. Fußgängerfähre, eine weitere neben ein

paar leeren Boxen ein Fischerboot. Wir gehen längsseits an die Mauer, da in den Boxen scheinbar noch gearbeitet wird und sie ziemlich ungemütlich aussehen. Passt vom Wind auch ganz gut. Im Hafenbüro erfahre ich, dass der Hafen wegen Bauarbeiten eigentlich noch geschlossen ist, was allerdings auch auf der Homepage nicht bekannt gegeben wurde und da man uns wegen coronabedingt geschlossener Grenze auch nicht ins benachbarte Nowe Warpno schicken kann, dürfen wir eine Nacht bleiben.

Da wir schon um 17.00 Uhr fest waren, gehen ich noch vor dem Abendessen eine Runde spazieren. Nach 5 Tagen nur an Bord ist es definitiv Zeit, sich mal die Füße zu vertreten. Altwarp präsentiert sich als ein ruhiger, kleiner Ort mit teils sehr hübsch hergerichteten alten Häusern, kleinen Ferienhäuschen, einem Badestrand und vielen Kiefernwäldern drum herum. Gut möglich, dass hier im Hochsommer etwas mehr los ist.

Auch wenn die Idee ursprünglich war, ohne so viele Ankerstopps bis hier herzusegeln, bin ich froh, den ursprünglichen Plan, den westlichsten mit dem östlichsten Ostseehafen Deutschlands möglichst direkt zu verbinden, einigermaßen umgesetzt zu haben. Am Ende sind es 67,5 Stunden in Fahrt geworden, drei Nächte vor Anker und ca. 256 nm (ca., da die GPS Akkus zwischendurch mal leer waren). Ganz ohne Zwischenstopp wäre wohl schon allein wegen der beiden Brücken schwierig gewesen. Um beide an einem Tag zu passieren, muss man schon sehr genau passend vor der ersten ankommen. Für's Segeln bei Nacht empfehlen sich die Fahrwasser um Usedom nicht besonders, auch wenn sie durchweg gut betonnt sind.

Auf dem Rückweg habe ich es gemütlicher angehen lassen, es blieben noch zwei Wochen Zeit und wenn wir schon mal in der Gegend waren, haben wir natürlich auch Häfen auf Usedom angelaufen und ausgiebige Landausflüge per Klapprad gemacht. Außerdem sind wir durch den Greifswalder Bodden und den Strelasund zurück gesegelt. Nach Stralsund war ich dann schon ganz froh, die ganzen Brücken mit ihren seltenen Öffnungszeiten wieder los zu sein und die freie Ostsee vor dem Bug zu haben. Über einige weitere Zwischenstopps sind wir am 26.6. wieder in Arnis angekommen. Den ganzen Rückweg über sind wir mit Winden aus durchschnittlich nordöstlicher Richtung gesegelt, also war es doch sehr praktisch, dass wir so weit im Osten angefangen haben.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband

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

Unser Nordisches Folkeboot ist eine vom DSV anerkannte ausländische Einheitsklasse mit ca. 800 Booten in Deutschland und mehr als 4.400 Booten weltweit.

Ziele und Aufgaben DfV

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung (4 x jährlich das Segelmagazin **folkenews**)
- Information der Medien und relevanter Organisationen
- 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
- Hilfestellung für Neueinsteiger
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach
Starweg 18, 24159 Kiel
Telefon: (0151) 14 01 49 11
juergen.breitenbach@gmx.de

2. Vorsitzender
Heiner Fahrenstich
Birkenweg 11b, 42579 Heiligenhaus
Telefon: (0162) 42 49 421
info@folkeboot-essen.de

Kassenwart
Norbert Schlöbhorn
Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg
Telefon: (040) 880 48 24
kassenwart@folkeboot.de

Sportwart
Sönke (Asta) Durst
Am Königsmoor 10, 24248 Mönkeberg
Telefon: (0431) 640 88 09
sportwart@folkeboot.de

Pressewart / Redaktion (kommissarisch)
Wolfgang Heumer
An der Alten Kapelle 21, 25436 Tornesch
Mobil: (0171) 41 35 206
presse@folkeboot.de

Internet-Obmann
Hans-Joachim Meyer
Weinmeisterhornweg 89a, 13593 Berlin
Telefon: (030) 362 25 52
internet@folkeboot.de

Technischer Obmann
Thomas Lyssewski
Kortenland 16a, 22395 Hamburg
Telefon: (0172) 627 47 82
technik@folkeboot.de

Fahrtenobfrau
Posten ist vakant

Mitgliedsbeiträge
per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres
Eigner 60 Euro
Mitsegler 30 Euro
Schüler, Studenten 10 Euro
Jugendliche 0 Euro

Konto
Deutsche Folkeboot Vereinigung
Deutsche Bank AG Kiel
IBAN: DE34 2107 0024 0035 1916 00

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner

Berlin
Gabriele Nawrot
Wangenheimerstr. 14, 14193 Berlin
Telefon: (0172) 300 31 70
obfrau@folkeboot-berlin.de
www.folkeboot-berlin.de

Bodensee
Yvonne Begré
Frohmatstr. 15, CH-9320 Arbon
Telefon: +41 (71) 440 15 22
begre.gygax@bluewin.ch
www.folke-bodensee.de

Eckernförde
Posten ist vakant
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen
Terhart Uli
Holsteinanger 62b, 45259 Essen
Telefon: (0201) 28 87 93
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg
Jan Hinnerk Alberti
Twedter Strandweg 5 d, 24944 Flensburg
Telefon: (0170) 286 54 96
alberti@ujh-online.de

Hamburg
Peter Hosie
Falkenstein 2, 22587 Hamburg
Telefon: (040) 81 35 75
Mobil: (0152) 56 01 88 60
hosie@hamburg.de
www.folkeboot-hh.de

Kiel
Dr. Jürgen Breitenbach
Starweg 18, 24159 Kiel
Telefon: (0151) 14 01 49 11
www.flotte-kiel.de

Lübeck
Heino Haase (kommissarisch)
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
Telefon: (0170) 201 51 43
heino.haase@haase-segel.de
www.folkeboot-luebeck.de

Mecklenburg-Vorpommern
Posten ist vakant
www.folkeboot-mv.de

Möhnese
Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Telefon: (0228) 28 43 06
E-Mail: mail@wsuerth.de
www.folkeboot-moehnese.de

Schlei
Udo Hompesch
Telefon: (0175) 414 02 02
E-Mail: folkeboot-schlei@gmx.de
www.folkeboot-schlei.de

Obmann des Folkebootes Junior
Posten ist vakant
www.kdyjunior.de

DFV Verlag, p.A. Norbert Schlöbohm
Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg, C 8807

Deutsche Post 
PRESSEPOST



Erinnert ihr euch noch?
Vor der Pandemie gab
es große Folketreffen!
Foto: Thomas Lyssewski