

Fahrtenabenteuer von Berlin nach Swinemünde

Faszination Holz

Regattatipps für Einsteiger

Zur IDM getuckert



Aktuelles

Absagen wegen des Corona Virus

Auch der Segelsport ist von den Maßnahmen zur Vermeidung einer weiteren Ausbreitung des Corona Virus betroffen. Der DSV und die Landesseglerverbände haben mehrere Veranstaltungen abgesagt und raten dies auch den Mitgliedervereinen. Folgende Regatten im Frühjahr sind deshalb abgesagt: Der Schleipokal am 9. und 10. Mai, die Frühjahrsregatten in Essen am 18 / 19. April, die Tegeler Kanne am 25./26. April und die Goldplakette vom 2. bis 3. Mai im Joersfelder Segel-Club in Berlin Tegel. Bis Redaktionsschluss gehen wir optimistisch davon aus, dass Regatten im Mai und Juni noch nicht abgesagt werden (u.a. die „Trudelmaus“ am 13. / 14. Juni) Aber diese Lage kann sich täglich ändern.

Hier die Empfehlung im Wortlaut (Auszug):

Empfehlung des Deutschen Segler-Verbands an seine Mitglieder

In der aktuellen Situation sind wir alle gefordert, die Lage ernst zu nehmen, ohne jedoch in Hysterie zu verfallen, sondern gesunden Menschenverstand walten zu lassen. Durch das konsequente Einhalten nachfolgender Empfehlungen können Sie dazu beitragen, die Verbreitung des Virus zu verlangsamen.

1. Keine Veranstaltungen bis Ende April

Wir alle sind aufgefordert, soziale Kontakte soweit möglich zu vermeiden. Deshalb empfehlen wir, bis Ende April keine Veranstaltungen (Regatten, Trainings, Ansegeln, Versammlungen etc.) durchzuführen und alle geplanten Termine abzusagen. Bitte denken Sie daran, abgesagte Regatten auch in manage2sail zu aktualisieren.

Der Wettsegelausschuss hat Folgendes entschieden:

Ranglistenregatten, die wegen offizieller Anordnung zur Eindämmung der COVID-19 Pandemie nicht zu ihrem geplanten Termin stattfinden können, dürfen nach Absprache zwischen der Klassenvereinigung und dem ausrichtenden Verein auf einen späteren Termin verschoben werden.

Bitte informiert Euch über die aktuelle Entwicklung auf der Homepage des DSV www.dsv.org, wie lange und welche Einschränkungen gelten!!

Goldpokal 2021 in Tallin / Estland

Der Goldpokal 2021 wird, abweichend von den Statuten des Goldpokals, vom 24. bis 29. Juli in Tallin in Estland ausgetragen. Ausrichter ist der Kalevi Yachtclub. Weitere Informationen auf der Homepage der NFIA www.folkboat.com.

Regattatermine 2020 / Korrektur

Bei der grafischen Umsetzung des Regattakalenders in der letzten Ausgabe sind der Redaktion Fehler unterlaufen: Der Goldpokal in Eckerförde ist für den Zeitraum 05. bis 10. Juli 2020 geplant. Die Internationale Deutsche Meisterschaft (nicht Deutsch-Dänische Meisterschaft) ist für den Zeitraum 05. bis 09. August in Kiel geplant. Die Folkebootregatten bei der Travemünder Woche sind für den 18. bis 20. Juli geplant.

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik

Faszination Holz	04
------------------	----

Sport

118 Stunden Urlaub	06
Fragen und Antworten zum Regattasegeln	09
Travemünder Woche 2020	10
Schleipokal 2020	10

Fahrten

Berlin – Hiddensee – Berlin in 408 Stunden	11
Arniser Folkeboottreffen	15

Aftersail

Folke goes to boot	16
Farewell Christian	17
Wenn man den Mund zu voll nimmt	18

Flottentalk

Folke meets America's Cup	20
Flotte Berlin auf dem Trockenen	21
Winterstammtisch der Folkebootflotte Bodensee	22

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Impressum	02
Vorstand und Ansprechpartner	23

Titelfoto: Fabian Moebius

folknews

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, Hauptstr. 97, 25899 Niebüll, Tel. 046 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 15.06.2020

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,



Plötzlich ist alles anders! Die Ausbreitung des Corona oder Covid-19 Virus ist das beherrschende Thema und beeinflusst unseren Alltag tiefgreifend. Schulen, Kitas und Kultureinrichtungen sind geschlossen, um die Ausbreitung des Virus zu verhindern oder wenigstens zu verlangsamen und auch vor dem Segelsport macht diese Entwicklung nicht halt. Auf den Internetseiten des Deutschen Segler-Verbandes (dsv.org) oder der Yacht (yacht.de) werden laufend aktuelle Meldungen veröffentlicht, wie die Krise gerade

den Segelsport betrifft. Auch Veranstaltungen der Folkebootszene wurden schon abgesagt. Einige aktuelle Meldungen findet ihr auf der ersten Seite dieses Heftes unter „Aktuelles“.

Schade, gerade jetzt, wo der Frühling anfängt und die Sliptermine anstehen, müssen die Boote an Land und die Segler möglichst zu Hause bleiben. Aber diese Maßnahmen sind wichtig, um die Verbreitung des Virus einzudämmen und daher bitte auch ich Euch: Bleibt zu Hause oder haltet Abstand zueinander und tragt dazu bei, die Ausbreitung des Virus zu verhindern.

Mit der ersten Folkenews des Jahres haltet ihr ein paar fast coronafreie Seiten in der Hand, die

Euch die Zeit zu Hause vertreiben können. Fabian Moebius hat einen aufregenden Törn von Berlin nach Hiddensee unternommen und für seinen Bericht den Preis der Berliner Flotte gewonnen. Wir veröffentlichen den ersten Teil in diesem Heft. Im Sportteil findet ihr Antworten auf häufig gestellte Fragen, die sich vor allem Segler stellen, die vielleicht gerne selber mal auf der Regattabahn mit dabei sein möchten, und die Flensburger Folkebootfreunde haben eine Ausstellung über den America's Cup besucht. Ich wünsche Euch viel Spaß bei der Lektüre, passt auf Euch auf und bleibt gesund.

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

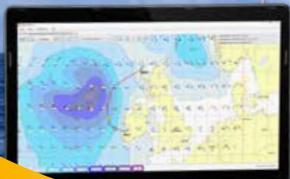
Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Wir begrüßen ...

Claus Magiera
Dr. Juliane von Hagen
Friedrich Bultmann
Christoph Egenolf
Wolf Heinze

F GER-888 HAITHABU
F G-380 GLÜCKAUF
F GER-1054 ALINA
F GER-724 NAVICULA
AMAZING MARIE

YCRE / Flotte Essen
ETUF / Flotte Essen
W.A.G. / Flotte Berlin
SKS / Flotte Essen
SGB / Flotte Essen



- die perfekte **Törnplanungssoftware**
- das **ganze** Seewetter inkl. Strömung, Böen + Wellen
- **Meteogramme + Wetterkarten**
- **interaktive Weltkarte**
- für **PC und Mac**

- **GRIB-Daten** basierend auf den weltweit besten Vorhersagemodellen

**Intuitiv.
Zuverlässig.
Genau.**



Wir. Wissen. Wetter.
WetterWelt GmbH
webshop.wetterwelt.de

Faszination Holz

von Josef Vilser LIBRA FG 229

Ja, es geht um das Folkeboot LIBRA, mit der Segelnummer F 229. Dieses Schiff wurde 1964 von der Lindt-Werft in Dänemark gebaut und dann auf der Schlei gesegelt. Ein Foto von dem Schiff ist auf der Titelseite der Folkenews 2/2017 zu sehen.

Es kam etwa 1977 nach Berlin, war zuerst im Tegeler See, ging von dort in den Wannsee und vom Wannsee die Havel hoch, in den Stößensee, wo ich das Schiff 2007 übernahm. Soweit ich nachprüfen konnte, bin ich der fünfte Eigner dieses Schiffes.

Eigner eines Holzbootes zu sein hat wirklich seine schönen Seiten, man glaubt es kaum. Vielfach wird man ja ob der „vielen Arbeit“, die ein solches Schiff macht, bedauert. Jedes Mal wenn ich mein Schiff abdecke kommt dieses schwimmende

Schmuckstück mit der eleganten Form zu Tage. Wenn man es dann von innen sieht ist es ein Farbenspiel. Das Rot von Mahagoni, das leicht rötlich-gelbe der Lärche im Rumpfbereich, das helle gelb der Esche bei den Spanten. Die etwas dunklere Eiche im Bug- und Heckbereich und die Kupfernieten, die in gleichmäßigen Abständen mit den Köpfen verziert sind. Die Linien der horizontal laufenden Planken, auf den Bug zu, gequert durch die immer enger werdenden Spanten. Ein prächtiges Spiel der natürlichen Farben und die Geometrie des Schiffes schaffen so etwas wie Harmonie. Das ist es, was mich seit dem ersten Mal, als ich diesen Blick hatte, immer wieder neu fasziniert und beeindruckt. Abgesehen davon – man sieht, wie das Schiff gebaut ist.



Ein Blick in die Bilge zeigt die vielen verschiedenen Hölzer, die verbaut werden.



Wenn eine Spant so aussieht, ist es Zeit, den Bootsbauer zu fragen.



Vorher ...



... nachher

Fotos: Josef Vilser

Ich sage es ganz offen, als sich mir das erste Mal diese Blicke ins Cockpit und in die Kajüte der LIBRA vor mittlerweile 13 Jahren auftaten, war ich davon so beeindruckt, dass ich das Boot einfach übernahm. Der Kaufpreis war plötzlich neben-sächlich, ebenso die Folgen, ein in die Jahre gekommenes Schiff zu übernehmen, das wegen Zeitman-gels einen Pflege- und Reparatur-stau hatte.

Ich bin mit dem Schiff etwas gese-gelt und gab es dann in die Werft, um einige wichtige Reparaturen durchführen lassen. In die Werft deshalb, denn es sollte ja hand-werklich gut gemacht sein und ich wollte ja segeln. Und Bootsbauer-arbeiten sind ja eine ganz andere Nummer. Da sind das Können und die Erfahrung ein unschätzbarer Faktor. Das Thema Maschinen bzw. Werkzeug will ich gar nicht erst ansprechen. Um es kurz zu machen: Bevor ich beim Erfahrung sam-meln viel Material, Zeit und Geld verschwende, gab ich das Schiff in die Hände von Leuten, die etwas von der Sache verstehen. Ich war dann aktiv, als es darum ging, die Arbeiten der Bootsbauer mit den Anstichen zu versehen, also die alte Farbe abzutragen und neu auf-zubauen.

Im Herbst 2019 stand wieder die jährliche Revision an: Was gibt es zu tun im Winter und im Frühjahr? Dabei überprüfte ich die Stellen, die mir die Saison über aufgefal-len waren und machte mir meinen Arbeitsplan.

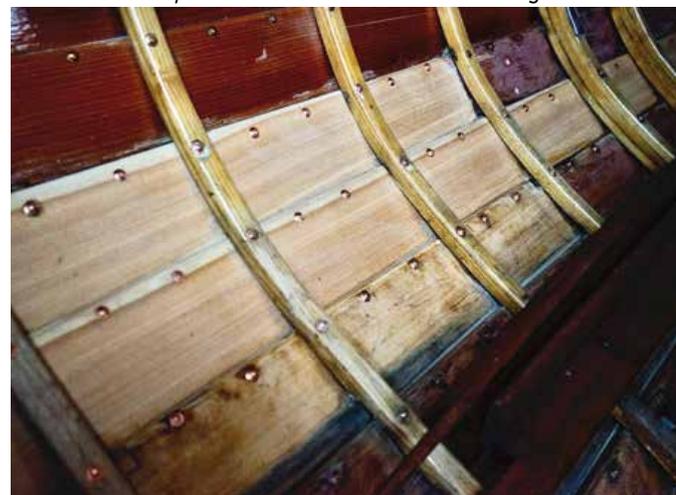
Nur dieses Mal stellte ich fest, dass das Stück einer Spante, ca. 30 cm lang, komplett verfault war. Das war ein Alarmzeichen und ich zog den Bootsbauer meines Vertrauens zu Rate. Wir sind dann die einzel-nen Stellen mal durchgegangen und es kam dann so wie es immer ist, es wurde etwas mehr. Stellen, die ja über die Jahre keine größeren Probleme machten, waren dann doch in die Liste aufgenommen. Nachdem das Schiff in der Werft an Land war, die Einrichtungsgegen-stände ausgebaut waren und sich eine bessere Sicht auf den Rumpf ergab, kam dann die eine oder an-dere Bodenwrange samt Kielbolzen auf Anraten des Bootsbauers hinzu. Die Entscheidung war nicht ganz einfach, aber da das Schiff ja in der Werft war, ist es naheliegend, auch die Teile auszutauschen, die etwas angegriffen waren. Ich will ja in den kommenden Jahren den Reparaturaufwand so gering wie möglich halten und mit dem Schiff das machen, wofür es einst gebaut wurde: Segeln!

Meine bisherigen Erfahrungen mit

dem Holzschiff: Wenn man „dran“ bleibt, ist der Aufwand für die Pflege wirklich überschaubar. Ich kann versichern, dass ich mehr Zeit mit Segeln verbringe als mit Pfl-e-gemaßnahmen. Den Aufwand für Lack und Farbe muss man in Kauf nehmen, das ist bei jedem anderen Schiff auch so, ob GfK oder Stahl. Ebenso das ein oder andere Segel. Es ist alles überschaubar, auch finanziell. Und wenn die neu einge-bauten Teile dann so lange halten wie die ausgetauschten, dann hat die LIBRA noch lange schöne Segeljahre vor sich.

Ich freue mich schon darauf, wenn sie wieder in ihrem Element ist und die Freude am Segeln wird sicher noch mal getoppt werden, nachdem das Unterwasserschiff quasi neu ist. Wir sehen uns auf der Havel!

Nach so einer Reparatur lässt sich wieder herrlich Segeln.





Aus Berlin kamen Martina und Andreas, um im Fördewind zu segeln.

Fotos: Martina Klemmt

118 Stunden Urlaub

von Martina Klemmt F GER 1122 LILLI, www.LILLI-berlin.de

Das waren 47 Seemeilen netto mit der LILLI bei schönstem Segelwind und -wetter. Der beste Beleg, dass unser großartiges kleines Boot alles kann, was auch große Boote können.

Donnerstag haben Andreas und ich bis zuletzt am Schreibtisch gegessen, sind dann ins Auto gesprungen und zügig nach Kiel gefahren. Gegen 21:45 Uhr waren wir im Olympiahafen und sind direkt unter den Kran gefahren. Dann haben wir uns in der Hoffnung auf ein Feierabendbier auf zum „Möwenschiss“ gemacht. Leider Fehlanzeige: Zwar saßen noch Gäste dort, aber uns wollte man kein Bier mehr verkaufen. Also weiter nach oben in die Ladenzeile – wie ausgestorben, auch der Italiener machte gerade zu. Aber – Glück gehabt: Nachdem wir versprochen hatten, dass wir es im Stehen draußen trinken und

es wirklich bei dem einen Bier bleibt, bekamen wir das begehrte kühle Getränk. Angekommen!

Wir sind schon lange nicht mehr da gewesen. Der Olympiahafen ist sichtbar in die Jahre gekommen. Das Dach der Schwimmhalle ist jetzt begrünt und dient den Möwen als Nistplatz – eine gute Idee? Bis auf einen zusätzlichen Bau für Wettfahrtleitung und Jury ist sonst eigentlich alles unverändert.

Wir entern unsere vorsorglich schon in Berlin gebauten Kojen und fallen sofort in Tiefschlaf. Erst das Geräusch der Müllabfuhr auf dem Hafenvorfeld weckt uns. Wir setzen den Mast (gleich zwei Mal, weil wir ein Want und das Vorstag beim Anbauen vertauscht haben) und machen LILLI fertig zum Kranen. Der Kranmeister kommt und krant uns, Hänger und Auto wegfahren. 8:30 Uhr fertig

und ab zum Frühstück ins Strandhotel nach Strande. Urlaubsgefühl stellt sich ein!

Auf dem Rückweg oben im Supermarkt (unverändert) vorsichtshalber noch einen Karton Wein gekauft. Schnell noch Schiffe gucken im Hafen und dann zur LILLI. Wir treffen Rainer Rehbehn und seine Tochter. Die segeln mit, aber nicht in unserem Start. Schade, wir Folkeboote sollten doch zusammenhalten.

Gegen 12:00 Uhr legen wir ab Richtung Kiel. Es geht vorbei am Leuchtturm Friedrichsort, Holtenau, den Docks bis in die Hörn, wo die großen Fähren und Kreuzfahrer liegen. Die erste Wende fahren wir nach eineinhalb Stunden! Auch die MALIZIA II sehen wir, nein nicht das Schiff von Greta Thunberg, sondern von Boris Herrmann.

Wir laufen unter Segeln, wie

sonst, in den Hafen der Balten ein. Für ein Folkeboot ist immer noch Platz im Hafen. Wir nutzen den Platz zwischen zwei dort vertäuten Dickschiffen. Gegenüber ist gerade die Kipke-Crew angekommen. Wir trinken einen Drink und halten Nachmittagschlaf. Nicht mal die Soundchecks auf der Kiellinie stören uns, denn wir sind im Urlaub.

Wir statten unserer Lieblingspizzeria einen Besuch ab. Später dann treffen wir bei den Balten bei Würstchen und Salat auf die anderen Folkebootsegler. Danach ab in die Koje. Nirgends schlafen wir so gut wie an Bord.

Sonnabend wecken uns die Reinigungsfahrzeuge auf der Kiellinie. Frühstück im Kieler Yacht Club. Bekannte getroffen, die einen 60-füßer segeln. Mitleidige Bewunderung, dass wir die Tour mit dem Folkeboot segeln.

Start vor dem Starthaus am Hindenburg Ufer, dann geht es am Ostufer auf der Kreuz raus bis zum Kieler Leuchtturm. Das Feld zieht sich schnell auseinander.

Mal führt die Kipke-Crew, mal wir. Das Matchen macht Spaß. Lange segeln wir Bug an Bug, bis wir die Stromverhältnisse unterschätzen und die Luvtonne beim Leuchtturm von der falschen Seite ansteuern. Auf dem Raumgang zu Stollergrund-Nord überlaufen uns dann ständig größere Schiffe und die Kipke-Crew kann ihren Vorsprung ausbauen. Wir vermissen Gaby und ihr Lachen. Rein in die Förde wählen wir dann die vom Strom und Wind benachteiligte Seite und dann überholt uns auch noch TILL. Ein langer Tag auf See. Hinter der Brücke finden wir einen kuscheligen Liegeplatz. Nachdem wir die LILLI aufgeklart haben, genießen wir im Cockpit die Atmosphäre im Hafen bei Rotwein und Käsegebäck. Danach machen wir uns auf zum Hafentrundgang. Uns ist es zu laut, zu viel Rummel. Es wird frisch. Wir wollen nicht im Stehen an einer Bude essen und machen uns in der Stadt auf die Suche nach einem gediegenen Restaurant. Fehlangeize. Entweder ist drinnen kein

Platz oder die Restaurants haben geschlossen. Am Ende landen wir bei einem Chinesen. Egal, wir sind geschafft und haben Hunger. Zurück im Trubel haben wir nicht einmal mehr Appetit auf ein Bier. Die Siegerehrung, für 22:00 Uhr angekündigt, ging dann aber wohl erst später los. Da liegen wir schon wohlig in der Koje.

Sonntag gönnen wir uns das Frühstück mit Blick auf die Brücke und den Hafen auf der Siegfried Werft. Dann geht es im Schlepp unserer Liegeplatznachbarn raus zur Startlinie. Wir wechseln noch schnell die Fock. Es ist doch mehr Wind als erwartet und erhofft. Schnell wird auf den ersten Schlägen der Kreuz klar, dass ein-einhalb Mann auf der Kante nicht reichen. Wir vermissen Gaby sehr. Wir kreuzen mit kurzen Schlägen dicht unter Land am Ostufer der Förde raus. Legen immer um, wenn die See ruppiger wird. Einmal sind wir unvorsichtig und geraten hinter eine dem Strand vorgelagerte Sandbank. Mit ordentlich Lage bringen wir LILLI über die nächste Sandbank wieder zurück ins Tiefe.

Spät entscheiden wir uns zum langen Steuerbord Schlag raus auf See wo wir die Stollergrund-Nord Tonne vermuten. Ausmachen können wir sie nicht. Das Teilnehmerfeld hat sich zu weit auseinandergezogen, als das man sich daran orientieren kann. Kurz habe ich den Gedanken, einfach auf direktem Weg unter Land zurück nach Strande zu segeln, aber aufgeben gilt nicht.



Für Folkeboote ist immer noch Platz



Der Rücken schmerzt, die Beine tun weh und die Arme werden lang. Gefühlt segeln wir schon seit Stunden auf demselben Bug. Endlich Stollergrund-Nord passiert und zur Belohnung geht es noch weiter raus, weit über den Leuchtturm hinaus auf das Gabelsfeld. Die Tonne dort ist wenigstens auszumachen, da die Dickschiffe vor uns dort Spinnacker setzen.

Auf dem Vor-dem-Wind Gang ins Ziel beim Leuchtturm müssen wir wegen des starken Stroms ordentlich vorhalten. Geschafft – in jeder Beziehung. Bis nach Schilksee ist es noch weit. Wir vermissen Gaby mit ihrer immer guten Laune.

Um 17:30 Uhr liegen wir wieder unter dem Kran. Der Hafemeister macht um 18:00 Uhr Feierabend! Andreas sprintet zum Gespann und wir schaffen gerade noch so das Auskranen. Mastlegen und einpacken auf einem abgesperrten Teil der Landstraße, da wir mit Auto und Anhänger nur für eine Stunde auf das Hafenvorfeld durften. Sonst wäre die Kautions von 50 Euro futsch gewesen. Wir waren bedient. Als zwei Polizisten auf uns zukamen, waren wir unabhängig voneinander zu jeder nur denkbaren Beamtenbeleidigung bereit. Sie wollten von



Am Anfang lagen die Folkeboote dicht aneinander

**QUALITÄT
INNOVATION
SERVICE**



RAUDASCHL NAUTIC GMBH & CO. KG.
 Ried 155 • A-5360 St. Wolfgang am See
 Tel: +43 6138/2333 3053 • Fax: 3053-40
 sails@raudaschl.co.at
www.raudaschl.co.at



**DOYLE
AUSTRIA**

Klassenvertretung **GUNTER MAY**
 Wilhelm-Hauff-Straße 13 • D-12159 Berlin
 Tel: +49 30 85213 76 / +49 176 5162872 • may.gunter@web.de

uns aber nur wissen, wie man denn am schnellsten nach Kiel reinkommt.

Also fertig verpackt und ab nach Travemünde.

Auf dem Leuchtenfeld haben wir das Gespann zwischen Wohnmobilen geparkt, Feierabendbier gab es natürlich keines mehr und so haben wir in der Koje noch ein Glas Rotwein getrunken, bevor wir hungrig und müde in den Tiefschlaf gesunken sind.

Montag haben wir dann von Travemünde aus Mutters Urne zur See gebracht und anschließend auf der Terrasse des Atlantik einen Schampus auf sie getrunken.

Vor 62 Jahren sind Mutter und ich von Travemünde aus das erste Mal raus auf See gegangen. Mutter konnte nie verstehen, dass aus ihrer seekranken Tochter eine so begeisterte Seglerin geworden ist. Nachmittags sind wir nach 118 Stunden wieder zu Hause. Gefühlt liegt ein ganzer Urlaub hinter uns. Wir haben Glück mit Wetter und Wind gehabt. LILLI war gut zu uns und wir zu ihr.

Insgesamt eine schöne To(rt)ur.



Das Regattasegeln bietet spannende Begegnungen, nicht nur auf dem Wasser.

Foto: Sören Heese

Fragen und Antworten zum Regattasegeln

Ein Leitfaden für Folkebooteigner, die Regatta segeln möchten, ständig, manchmal, oder nur in Ausnahmefällen, mit oder ohne Familie, mit oder ohne besonderen Ehrgeiz.

von Harald Heitmann HARVEY F GER 788

Es gibt bei den Nordischen Folkebooten vier Arten von Regatten:

1. Ranglisten, deutsche Meisterschaften, Weltmeisterschaft (Goldpokal)
2. Vereinsinterne
3. Langstrecken
4. Oldtimer (nur für Holzboote)

Voraussetzungen für alle Arten:

1. Segelschein für entsprechendes Seegebiet
2. Mitglied in einem DSV Verein für Ranglistenregatten
3. ein regelgerechtes Folkeboot für Ranglistenregatten
4. Kenntnisse in den Regattaregeln (insbesondere Regeln für Start und Tonnenrundung)
5. Haftpflichtversicherung fürs Boot

Für Interessierte, die sich vorstellen könnten, mit ihren Booten bei Regatten mit zu segeln, haben wir hier häufige Fragen und Antworten zusammengestellt, die den Einstieg erleichtern sollen:

Was ist ein regelgerechtes Folkeboot?

Du musst einen Messbrief haben und eine DSV Plakette am Boot, Gewicht und Ausrüstung müssen den Klassenvorschriften entsprechen.

Wenn ich das nicht habe?

Dann kannst du trotzdem Regatten der Arten 2. bis 4. mitsegeln, dort nimmt man das nicht so genau. Die Veranstalter freuen sich über rege Beteiligung.

Darf meine Frau, Freundin, Mann, Freund mitsegeln?

Natürlich gerne (die Regattagesellschaft freut sich)

Darf sie / er auch mal bei der Regatta steuern?

Ja, wenn sie bei Regattaart 1 als Steuerfrau gemeldet ist. Bei anderen Regatten wird es nicht so genau genommen.

Dürfen meine Kinder als Crew oder auch mal als Steuermann dabei sein?

Ja, für Regattaarten 2. bis 4., für Ranglistenregatten als Crew, wenn sie Mitglied eines DSV Vereins sind.

Haben die alten Regattahasen besondere Rechte?

Im Prinzip nicht, sie haben nur mehr Erfahrung.

Wie erfahre ich, wo und wann Regatten stattfinden?

Auf der Homepage der DFV www.folkeboot.de und bei den Flottenobleuten. Für Oldtimer Regatten beim VKY (Verein klassischer Yachten).



Was muss ich tun, um dabei zu sein?

Wenn du weißt, bei welcher Regatta du mitsegeln willst, fordere vom ausrichtenden Verein eine Ausschreibung an. Darin entnimmst du alles, was wichtig ist, und vor allem auch, was das kostet. Achte auf Termine! Für viele Regatten kann man sich auch auf der Internetseite www.manage2sail.com anmelden.

Wie lange dauert so eine Regatta?

An den Tagen, wenn gesegelt wird, musst du den ganzen Tag auf dem Wasser einplanen.

Wie viele Tage dauern im allgemeinen Regatten?

Ranglistenregatten zwischen zwei und fünf Tagen, Regattaart 2. bis 4. meist nur einen Tag.

An wen kann ich mich mit Fragen wenden?

Immer hilfsbereit sind die Flottenobleute. Sie kennen alle wichtigen Verbindungen, z.B. zu erfahrenen Folkebootseglern, zu Segelmachern und Bootsbauern. Du findest sie für dein Revier auf der Homepage der DFV oder in der Folkenews auf der vorletzten Seite.

Ich habe nun eine Wettfahrt mitgesegelt, aber mein Boot läuft nicht, wie kann ich mich verbessern?

Üben!

Mein Boot ist luvgerig, leegierig, fährt keine Höhe, fährt vor dem Wind nicht schnell. Was kann ich machen?

Wende dich an einen der mitsegelnden erfahrenen Regattasegler, die geben dir alle Tipps und Tricks, was den Trimm des Bootes angeht und verbessert. Noch bist du keine Konkurrenz.

Jetzt noch ein paar Tipps:

1. Genieße die Wettfahrt
2. Du wirst nicht gleich gewinnen
3. Nutze Gespräche nach den Wettfahrten
4. Freue dich an der lockeren Folkebootgemeinschaft
5. Lass deine Freundin, Frau, Mann, Freund dabei sein, auch wenn sie oder er nicht mitgesegelt ist, die Partys nach den Wettfahrten fördern die Gemeinschaft, du wirst viele Freunde gewinnen.

Ein tolles Seerevier für Folkeboote! Travemünder Woche 2020

von Heino Haase, Flotte Lübeck

Liebe Folkebootseglerinnen und Folkebootsegler, die Lübecker Bucht ist ein bedeutendes Seerevier für unsere Regatten. Unser Sportwart Sönke Durst hat bei der JHV darauf hingewiesen, dass die Travemünder Woche die Chance bietet, dort mal wieder eine IDM austragen zu können, wenn sich dieses Jahr genug Regattateilnehmer finden. Dieses wichtige Segelrevier darf uns nicht „wegbrechen“! Es besteht der Wunsch von diversen Folkebootseglern an der „TW“ teilzunehmen. Die Organisatoren der Travemünder Woche haben das erste Wochenende, einschließlich Montag, 18. bis 20. Juli, für die Folkeboote eingeplant. Die Wettfahrten finden statt, wenn mindestens 15 Boote gemeldet haben.

Die Lübecker Bucht ist ein sehr gutes Segelrevier. Die Regattabahn ist nicht sehr weit von der Trave entfernt. Der Passathafen, als Liegeplatz während der TW, ist landseitig fertig ausgebaut. Unterkunft in Ferienwohnungen kann direkt am Hafen gebucht werden. Wohnwagen werden wieder an der Trave stehen können.

Die Stadtseite bietet ein abwechslungsreiches Abendprogramm und ist bei Seglern beliebt wie eh und je.

Ich würde mich freuen, wenn ich von Euch eine Rückmeldung bekomme hinsichtlich einer möglichen Teilnahme.

<https://www.travemuender-woche.com/>



Anmerkung der Redaktion: Bitte haltet Euch wegen der aktuellen Corona-Situation auf dem Laufenden, ob die hier angekündigten Veranstaltungen stattfinden können!



Abendstimmung auf der Havel an der Schleuse Lehnitz

Fotos: Fabian Moebius

Berlin – Hiddensee – Berlin in 408 Stunden

von Fabian Moebius VIA MEA F GER 430

Vorgeschichte

Die G430 wurde 1979 von LM mit der Baunummer L242 auf Kiel gelegt und von der Folkebootcentrale ausgebaut. Am 29. April 1980 lieferte Eric Andreassen sie in Berlin aus und der Eigner taufte sie VIA MEA. Der damalige Kaufpreis betrug mit Aussenborder, Vorluk und Motorhaltung DKK 92.540,-, umgerechnet knapp DM 30.000,-. Wir haben sie 2013 aus Erstbesitz erworben. Seitdem haben meine Söhne und ich von Berlin aus über

Stettin Fahrten auf der Ostsee unternommen. 2014 segelten wir rund Rügen (Stralsund, Vitte, Glowe, Thiessow), 2015 rund Bornholm und Christiansö sowie in den Rügener Bodden bis Hiddensee und Jasmund, 2017 lag das Boot in Ueckermünde und wir machten mehrere Fahrten in die Dievenow, nach Zinnowitz und über Stralsund und Barhöft durch den Barther Bodden bis nach Zingst.

Ausstattung unseres Fahrtenboots
Mit den Jahren haben wir manches

auf- und anderes abgerüstet. Für die erste Reise hatten wir außer einem 14 kg Plastimo Kobra Anker, viel Werkzeug und Kleinteile geladen und haben unterwegs einige Umbauten, Reparaturen und Renovierungen durchgeführt. 2019 wollten wir das Gepäck beschränken, um besser Ordnung halten zu können, und haben uns mit einem 6 kg Kobra Anker begnügt. Das Aufrechterhalten der Ordnung ist immer ein Problem. Zwar bietet unser Folkeboot viel Stauraum (wie man im Bild sieht, wenn man alles Gepäck an Land auftürmt) aber auch diesmal musste man immer erst die eine Sache wegnehmen, um an die andere zu kommen. Werkzeug und Ersatzteile hatten wir auf ein Minimum reduziert und stattdessen eine gemietete Rettungsinsel von AWN, ein neu erworbenes Handfunkgerät (dafür



Das Reisegepäck in seiner vollen Pracht





Der Westhafen in Berlin Moabit



Das alte und das neue Schiffshebewerk Niederfinow

haben wir auf VIA MEA eine Seefunkstelle eingerichtet) und zwei rote Signalraketen (statt des nicht mehr erlaubten Nico Signalgebers) mitgenommen. Als Motor haben wir einen Yamaha 6 PS 4-Taktmotor. Der ist aufgrund seiner 30 kg zwar sehr unhandlich und stoppt das Boot nicht auf, läuft aber viel ruhiger und leiser als unser Havel Flautenschieber, ein 2,5 PS 4-Takt Suzukimotor. Eine sehr schöne Kuchenbude mit großen Fenstern, der Origo Zweiflammenkocher und aus GFK selbstgebaute Mittelkojenbretter samt Polster für eine Liegewiese ergänzten die Ausstattung. Besegelt waren wir mit einem alten Fahrtensegelsatz (Groß mit 2 Reffreihen, installiertes 1-Leinenreffsystem und Standardfock) und einem fast neuen Regattasegelsatz (Groß und Fock). Außerdem hatten wir ein verkleinertes Großsegel mit ca. 11 qm für Starkwind geborgt. Besonders stolz sind wir auf unsere Elektroinstallation mit LED-Lichtbändern und LED-3-Farbenlaterne/Ankerlicht für die eine 35 Ah AGM Batterie ausreicht. Wir navigieren mit dem Ipad mit der Wärsilä App (iSailor) und vergleichen mit der digitalen NV Karte. Zur Übersicht benutzen wir die NV Papierkarten. Der im Masttop montierte Windmesser von Calypso, der Windrichtung und -geschwindigkeit sehr genau mit Ultraschall misst, ist per Bluetooth mit dem iPad verbunden.

Reisevorbereitung

Zur Reisevorbereitung gehört immer der Einkauf von Haferflocken, Wasser, H-Milch, Bier, Reis, Nudeln, ein Sugo, Kartoffelpüree und Puddingpulver für zwei Wochen, sodass wir nur Frisches einkaufen müssen und jederzeit eine warme Mahlzeit zubereiten können. Die Kühltasche wird in der Nacht nach draußen gestellt, was in der Regel gut funktioniert. Der externe Tank fasst 22 l. Dazu kommen zwei 5 l Kanister also 32 l Benzin, ausreichend für etwa 30 Stunden Fahrt oder 270 km.

Die Reise begann mit Einräumen und Verstauen des Gepäcks. Gut bewährt haben sich die Luken, die wir in die Kojenbretter gesägt haben. Sie ermöglichen von oben den Zugang zu wasserdichten Reißverschlussstaschen von Ortlieb. Das Mastlegen und fixieren des John Alumasts auf der selbstgebaute Mastauflage ging ruckzuck. Reiseziel und Route hatten wir bewusst unbestimmt gelassen. Mein 22-jähriger Sohn und ich wollten je nach Wind und Wetter von Swinemünde nach Bornholm und von dort Richtung Kopenhagen oder die schwedischen Schären. Die maximale Reisedauer war durch meine Urlaubstage auf 22 Tage nach oben begrenzt, aber mein Mitsegler wollte – wegen der Freundin – lieber früher als später zurückkommen.

Von Berlin nach Swinemünde: überall Abenteuer

Am Sonntag 4.8.2019 ging es mittags bei Sonnenschein im Seglerverein Stößensee los. Die Spandauer Schleuse war wegen eines defekten Hydraulikzylinders am Schleusentor seit Wochen geschlossen. Also wählten wir einen mehrstündigen Umweg durch den Westhafen in Moabit, der uns unter die von mir schon tausendfach befahrenen Stadtautobahn und die den Berlinern von den Stau-meldungen im Radio wohlbekannte Rudolph-Wissell-Brücke führte. Am Ende erreichten wir in Tegel nahe Flughafen wieder die Havel und konnten auf der Oberhavel weiterfahren. Die Schleuse Lehnitz mit ihrer oft langen Wartezeit und ihren 6 m Hub passierten wir diesmal zügig und verbrachten die Nacht mit einigen anderen Kanalfahrern oberhalb der Schleuse.

Am zweiten Tag begrüßte uns der dichte Morgennebel über der warmen Havel. Um 6:00 Uhr brachen wir auf und erreichten nach eintöniger Fahrt durch den Havel-Oderkanal nachmittags das 1927–1934 erbaute Schiffshebewerk Niederfinow. Die Abwärtsfahrt mit dem Trog – eine „Bergfahrt“ Richtung Oder – ist der Höhepunkt jeder Kanalfahrt. Was für ein technisches Wunderwerk: 14.000 Tonnen Stahl und fünf Millionen Nieten! Der Grundstein für das neue, danebengelegene Schiffshebewerk wurde 2009 gelegt, aber die ursprünglich für 2014 geplante Inbetriebnahme



Das mittelalterliche Schifferstädtchen Gaartz



Das Hotel Yachtowa beherbergte früher den Stettiner Yachtclub

wird wie die unseres berühmten Flughafens BER immer wieder verschoben.

Mit den 36 m Höhenunterschied zwischen Barnim und Odertal ändert sich die Landschaft. Zunächst bilden hohe eiszeitliche Randmoränen aus Sand, auf denen pittoreske Häuschen stehen, das nordwestliche Ufer der Oder. Später im Oderbruch mit dem breiten Schilfufer hat man das Gefühl von Wildnis und Einsamkeit.

Die wenigen Orte wirken verlassen und menschenleer. Mit etwas Fantasie fühlt man sich an den Mississippi Mark Twains, Joseph Conrad „Ins Herz der Finsternis“ und die Patrouillenfahrt in „Apocalypse Now“ erinnert.

Da wir die Schleuse Hohensaaten am südlichen Ende der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße ohne Aufenthalt passierten, schafften wir es an diesem Tag bis in das mittelalterliche Schifferstädtchen Gaartz. Hier hat man die eintönige Binnenfahrt fast hinter sich und bis Stettin sind es nur noch 30 km.

Da wir auch am Morgen des dritten Tags früh um 6:00 Uhr im Morgennebel losfahren, waren wir vor 10:00 Uhr in der Marina Club am kleinen Dammschen See. Dabie (Altdamm) ist der Geburtsort des Berliner Baumeisters Friedrich Gilly (1772-1800). Pan Helmut, der Hafenmeister der Marina Club, stellte mit großer Umsicht unseren Mast. Zu Fuß gingen wir vorbei

am Akademischen Segler Verein Stettin und dem 1927 eröffneten „Flughafen Stettin-Altdamm“ (heute Sitz des Aeroclub Szczecinski) zur Tankstelle. Anschließend ging es mit gestelltem Mast auf den kleinen Dammschen See unter Motor Richtung Swinemünde. Für die Wetter- und Windvorhersage wollten wir zum ersten Mal die App „Windy“ benutzen, hatten aber keinen Internet-Empfang und somit keine Kenntnis der Wettervorhersage. Wir waren noch nicht weit gekommen als über uns rasch sehr dunkle Gewitterwolken aufzogen. Besorgt sahen wir uns an. Dann bemerkten wir am Ufer ein blaues P-Schild, wie man es von Autoparkplätzen kennt mit einem Betonsteg und einem hübschen Pavillon im Schilf. Wir nahmen darauf Kurs und der auffrischende auflandige Wind schob uns unter Motor fahrend rasch in Richtung „Parkplatz“. Als der Bug den Steg erreichte blieb das Boot abrupt stehen: eingeparkt oder besser festgefahren – und das in Legerwall. Am Bug war das Wasser hüfttief. Motor im Rückwärtsgang, ich am Want hängend und mein Sohn im Wasser stehend und schiebend kamen wir nach quälend langer Zeit frei. Bei dem vermeintlichen „Parkplatz“ handelte sich natürlich um einen Rastplatz für wasserwandernde Kanuten. Ein Echolot stand schon lange auf der Wunschliste, nun werden wir es anschaffen! Kleinlaut fuhren wir nach diesem „Abenteuer“ weiter. Auf die Fahrt

über den großen Dammschen See mit den vielen Stellnetzen verzichteten wir. Stattdessen wollten wir durch einen Vorfluter bei km 63,5 (Orli Przesmyk) zurück auf die uns wohlbekannte Oder. Das dorthin führende 1,4 m tiefe Fahrwasser sollte laut Karte betont sein. Das war es dann zum Glück tatsächlich. Gerade als wir hineinfuhren, trafen uns Gewitterböen mit aller Macht und Starkregen nahm uns die Sicht. Erleichtert sahen wir vor uns die hier mehr als 10 m tiefe Oder und schemenhaft die Werften am gegenüberliegenden Ufer. In diesem Moment ertönte sehr laut ein Horn! Von rechts rauschte mit 15 kn Fahrt ein 10.000 BRT Frachter heran, der zwei Schlepper hinter sich her zog. Und wir kreuzten seinen Weg! Durch entschlossenes Ausweichen vermieden wir die Kollision, beschlossen es für heute gut sein zu lassen und nahmen Kurs auf die Marina Goclaw im Stettiner Vorort Gotzlow, wo wir auch auf vorangegangenen Reisen genächtigt hatten.

Welche Freude, die wohlbekannte, etwas heruntergekommene Marina und ihren hilfsbereiten und freundlichen Hafenmeister zu sehen. Der Regen hörte auf und wir spazierten zum verfallenen und zugenagelten, 1921 eingeweihten Bismarckdenkmal, das im Wald über der Marina thront. Kaum angekommen kehrten wir



auf dem Absatz um, rannten im Eiltempo den Berg hinab verfolgt von Schwärmen von Stechmücken, die mit Erreichen des Orts schlagartig von uns abließen. Zur Belohnung nach den Strapazen und Abenteuern des Tages wollten wir abends in das Restaurant im Hotel Jachtowa neben der Marina gehen, in dem wir auf der Hin- und Rückreise immer einkehrten. Das heutige Hotel ist das ehemalige Clubhaus des 1877 gegründeten Stettiner Yacht-Clubs (heute Lübeck). 1924 errichtet, ist es ein sehr schöner, expressionistischer Kubus, dessen ungewöhnliche Fassade unregelmäßig geformte Klinker bilden. Leider war das Restaurant geschlossen. Also gab es Spaghetti mit Sugo – im Familienjargon „Bootssauce“ – aus der Bordküche.

Am nächsten Morgen (Tag 4) boten Windstille und spiegelglattes Wasser einen Gegensatz zu den Gewitterböen und Starkregen vom Vortag. Diesmal hatten wir dank WLAN die Wettervorhersage bei Windy studiert: es sollte mittags wieder gewittern. Wir motorten nach Ziegenort, legten an und warteten, bis wir eine Internetverbindung hatten. Das Regenradar zeigte kein heranziehendes Gewitter und nun sagte „Windy“ das Gewitter für den Abend voraus. Also motorten wir bei Flaute über das bleigraue Wasser des Stettiner Haffs vorbei an den 1931 errichteten 25 m hohen Brama Torowa („Torfeuern“) der auf

elf Meter ausgebaggerten Haffrinne, die ein Teil der Fahrinne Stettin-Swinemünde ist. Der Kanal parallel zur Swine, der das Stettiner Haff quer durch die Insel Usedom mit der Ostsee verbindet, wurde 1880 als Kaiserfahrt (heute Piastowski-Kanal) eingeweiht. Angekommen in Swinemünde wichen wir Fähren und Frachtern respektvoll und vorausschauend aus und legten in der schönen Marina an. Da es noch früh war, spazierten wir vorbei an mehreren, sehr gut erhaltenen preußischen Kanonenforts aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Strand. Anschließend machten wir uns auf den Weg, um unsere Benzin- und Speisevorräte aufzufüllen. Kurz vor Erreichen der Tankstelle begann es heftig zu regnen. Ein schweres Gewitter mit Starkregen und Sturmböen entlud sich und wir schafften es gerade noch in den Schutz der Tankstelle. Als wir zur Marina zurückkehrten, standen auf dem dazu gehörigen Campingplatz die Wohnmobile und Zelte knöcheltief im Wasser. In unserem Boot reichte das Regenwasser im bekanntlich nicht selbstlenzenden Cockpit bis zu den Bodenbrettern. Die in der Bilge gelagerten Lebensmittel schwammen im Regenwasser. Nach dem Auspumpen der Bilge stellten wir fest, dass zum Glück alle Vorräte dank Folienverpackung trocken geblieben waren.

Fortsetzung im nächsten Heft ...



Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

<p>Vorname _____</p> <p>Name _____</p> <p>Straße _____</p> <p>PLZ _____ Ort _____</p> <p>Bank _____</p> <p>IBAN _____</p> <p>BIC _____</p> <p>Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?</p> <p><input type="checkbox"/> Eigner <input type="checkbox"/> Mitsegler <input type="checkbox"/> Fest bei F _____</p> <p><input type="checkbox"/> Eignergemeinschaft <input type="checkbox"/> Juristische Person</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p>Segelnummer F _____ Bootsname _____</p> <p>Baujahr _____ Rumpf <input type="checkbox"/> Holz <input type="checkbox"/> GFK</p> <p>Bauwerft _____</p>	<p>Geburtsdatum _____</p> <p>Telefon _____</p> <p>E-Mail-Adresse _____</p> <p>Club/DSV Nr. _____</p> <p>Flotte _____</p> <p>Ich bin einverstanden, dass die angegebenen Daten im vereinseigenen Register erfasst und den anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden. Ferner gebe ich die Einwilligung, dass die Daten und Bilder von mir auf allen medialen Plattformen der DFV (z.B. Homepage, Folkenews, soziale Medien u.a.) veröffentlicht werden dürfen. Die Datenschutzerklärung auf der Homepage folkeboot.de/impressum habe ich zur Kenntnis genommen. Dieser Aufnahmeantrag ist gleichzeitig eine Ermächtigung zum Einzug des Beitrages mittels Lastschrift.</p> <p>Ort - Datum _____</p> <p>Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters) _____</p>
--	---

Bitte im Umschlag an den Kassenwart einsenden



Arniser Folkeboottreffen am 5. Juni 2020

Wir Folkeboot-Segler/-innen mit oder ohne Boot wollen uns am Sonnabend, den 5. Juni 2020 in Arnis zum geselligen Beisammensein und zu einer gemeinsamen Geschwaderfahrt treffen.

Am Freitagabend oder Sonnabendvormittag treffen wir uns im Yachthafen der WSG an der Kranplatte in Arnis.

Die Steuermannsbesprechung findet am Sonnabend gegen 13:00 Uhr statt (Bahnkarte wird ausgegeben) und der Start zur Geschwaderfahrt erfolgt dann gegen 14:30 Uhr an der Tonne 39 Richtung Lindanus.

Für Bier, Holzkohlegrill und Live-Musik ist am Sonnabend ab 18:00 Uhr gesorgt. Bitte bringt Euer

„Fleisch/Fisch“ jeder selber mit und einen Salat für das Buffet. Die Preis-Auslosung findet gegen 19:00 Uhr statt.

P.S.: Die Sternfahrt am Sonnabend, den 1. August 2020 findet im Hafen Schleimünde statt.

Liebe Grüße
Detlef, Erik, Mike, Nicolas, Ole,
Thomas und Vincent



Rollfock- und Rollreffsysteme

für Klassiker, Tourenschiffe und Rennyachten

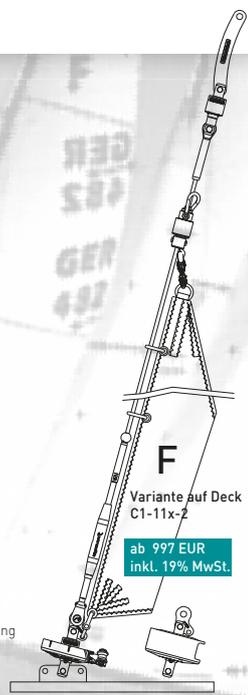
Sondervariante für nordisches Folkeboot

45 1972-2017
Jahre Qualität
BARTELS
Rollfock- & Rollreffsysteme



F
Variante unter Deck
C1-21x-2

ab 1.517 EUR
inkl. 19% MwSt.



F
Variante auf Deck
C1-11x-2

ab 997 EUR
inkl. 19% MwSt.

Decksdurchführung wasserdicht & winkelbeweglich

BARTELS GmbH
Bergheimer Str. 26
88677 Markdorf
+49 (0)7544-95860-0
bartels@bartels.eu

- Montage auf oder unter Deck
- Endlosleinen oder Trommelroller
- Mast und Püttinganschluss
- Konfektionierung neues Vorstag
- Individuelle Beratung

www.bartels.eu

Leinen los.



Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.

WEHRING & WOLFES

Wehring & Wolfes GmbH
Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

www.wehring-wolfes.de · info@wehring-wolfes.de
Kurze Mühren 6 · D-20095 Hamburg
Telefon +49(0)40-87 97 96 95 · Telefax +49(0)40-87 97 96 91



Sascha und Andreas hatten eifrig ihr Boot aufgeputzt ...

Folke goes to boot

von Sascha Gardy und Andreas Hurraß

In diesem Jahr sollte die Boot in Düsseldorf einmal anders ausfallen als sonst. Als die Anfrage kam, unser Schiff für die Messe zur Verfügung zu stellen und den Stand der Folkebootflotte mit zu betreuen, haben wir kurz überlegt, aber dann doch recht kurzfristig zugesagt. Wir vom Team DIE2 GER 741 wollten bis dahin natürlich alles perfekt haben und somit startete die Saison für uns schon Mitte Dezember, um das Schiff, Baujahr 1984, für die Messe gut aussehen zu lassen. Polieren, Unterwasserschiff überholen, und den Trailer herausputzen hielt uns auch zwischen den Weihnachtstagen ein wenig auf Trapp. Gottseidank haben wir einen Alumast und

mussten hier nicht auch noch Hand anlegen. Das Deck hatte in der letzten Saison doch einiges mitgemacht und somit musste der Dampfreiniger erhalten. Pünktlich waren wir dann mit allem fertig. Jetzt musste das Schiff nur noch nach Düsseldorf zur Messe.

Nach kurzer Rücksprache mit dem Wettergott, nutzten wir spontan ein kleines Zeitfenster am sonnigen Vormittag, um uns auf den Weg nach Düsseldorf zu machen.

Also raus aus der lang belegten Halle in unserem Segelverein SKEH am Baldeneysee, die extra für unsere Weihnachtsaktion freigeräumt wurde. Nochmals Danke an unseren Club für die lange Nutzungsdauer!

... und dann richtig Spaß auf der Messe.

Fotos: Sascha Gardy

Trockene Straßen und ein wenig Wintersonne begleiteten uns in die Halle 15 der Messe Düsseldorf. Ein perfekter Tag nach zwei Wochen Dauerregen. Vor Ort wartete schon unser Freund und Bootsbauer, Christoph Gans, um mit uns den Mast mit Hilfe des geliehenen Zweibeins auf das Schiff zu bekommen.

Leider hatten wir keine richtige Treppe auf der Messe, aber es gab trotzdem die Möglichkeit für alle Interessenten ein paar Blicke auch vom Inneren des Schiffes zu erhaschen. Zum Messestart war dann alles fertig. Die vorbereiteten Flyer mit allen Informationen rund um das Folkeboot fanden großen Absatz und das Wochenende startete mit

großem Andrang. Das Interesse der Besucher hielt die ganze Messe über an und war eine schöne Bestätigung für die Arbeit der letzten Monate. Unserem Team und den Helfern auf der Messe sei hier nochmal ein herzliches Dankeschön ausgesprochen: Christoph Gans, Ingeborg und Heiner Fahnenstich, Rainer Hasselmann, Jochen Bobbert, Uli Terhard mit Frau und natürlich unserem Präsidenten Jürgen Breitenbach, der sich sehr für die Präsentation des Folkebootes auf der Messe eingesetzt hat.

Die Gespräche, die wir während der Messewoche geführt haben, haben das große Interesse an der Bootsklasse widerspiegelt und die

Vielseitigkeit vom Fahrten- bis zum Regattasegeln in jeder Altersklasse bestätigt.

Als großes Highlight haben wir uns über den Besuch der Familie Erdmann an Bord gefreut. Sie berichteten davon, dass das Folkeboot sie immer wieder begeistert.

Als Fazit bleibt ein tolles Schiff und eine tolle Truppe mit der man gerne wieder eine solche Veranstaltung bestreiten kann.

Wir freuen uns auf die nächste Messe!

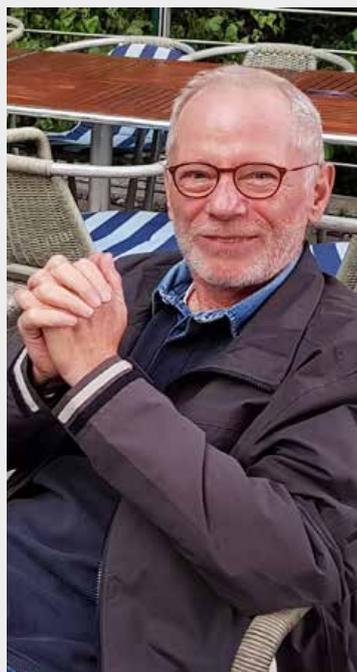
Farewell Christian

von Nils Hansen und Norbert Schlöbohm

Leider müssen wir traurige Nachrichten von der Elbe vermelden. Unser Freund und jahrzehntelanger Folkeboot-Segler Christian Wedemeyer segelt nicht mehr mit uns. Zunächst mit seinem JOLLY ROGER und später mit seiner NON SUCH hat er gemeinsam mit seiner lieben Frau Karin nicht nur die Elbe unsicher gemacht. Ausgedehnte Ostseereisen wurden absolviert und 2016 war er wesentlicher Bestandteil der Rückreisecrew um die Goldpokalteilnahme der

BELUGA in Helsinki. Neben dem Segeln und schönen Schiffen liebte er Kino, Theater, Möbel, Design und Automobile, solange sie von Mercedes waren und aus der Feder von Bruno Sacco stammten. Sein langjähriges Engagement in der Deutschen Folkeboot Vereinigung dürfte vielen Lesern noch präsent sein. Christian hat nun seine härteste und letzte Kreuz hinter sich gebracht.

Er wird schmerzlich vermisst – farewell Christian.



Wenn man den Mund zu voll nimmt ...

von Norbert Schlöbohm

In der etwas schummrigen griechischen Taverne hier an der Ecke saßen diejenigen Folkebootsegler, die überregional als „Schattenvorstand“ bekannt sind. Es war an einem ziemlich normalen Dienstagabend, allerdings dem letzten vor der IDM 2019 in Berlin.

Für mich war alles kommodig geregelt: Ich sollte auf einem Boot mitsegeln, das bereits auf dem Wannsee lag. Ich sollte im Auto mitgenommen werden, so dass ich nur aus dem Fenster gucken brauchte. Ich hatte Quartier mit Seeblick beim VSaW, Bettwäsche lag bereit, Frühstück war geregelt. Mehr geht nicht, sollte man meinen.

Es kam Leben ins Gespräch, als ich sagte, dass mir zur Abrundung meines Wohlbefindens nur noch jemand fehle, der mich morgens auf dem Wasserwege vom VSaW zum SV03 schippert – und abends wieder zurück. Und das am liebsten angemessen

mit einem Riva-Motorboot. Das sollte nur ein kleiner Scherz sein, aber er ging daneben. Mal abgesehen vom Getuschel wie „Jetzt wird er größenwahnsinnig“ und „Das war der Wein von Mykonos“ wurden konkrete Vorschläge laut: „Nimm einfach das kleine Tuckerboot mit, das du sowieso in Pflege hast, dazu gibt es doch einen passenden Trailer! Das wirst du geregelt kriegen, du hast ja noch bis Sonnabendmittag Zeit! Wir helfen dir!“

Ab Mittwochmorgen ging's rund: Zunächst wurde der Eigner befragt. Er befürwortete diese Schnapsidee nicht nur, sondern er unterstützte sie lebhaft: „Unbedingt, das musst du machen, hau rein!“ Es gab kein Zurück. Allerdings waren noch ein paar Kleinigkeiten zu regeln. Dem Trailer, der noch nie eine Autobahn gesehen hatte, fehlte die aktuelle Plakette, außerdem stand er in der Werfthalle schön eingekeilt. Da musste er raus, danach sollte er in die Werkstatt. Das hört sich einfach an, war es aber nicht: Dazu muss die Betriebserlaubnis wiedergefunden werden, der Gutachter muss auf der Matte stehen, und man braucht ein Auto mit Haken dran (Autos habe ich genug, aber so eins eben nicht). Sozusagen gleichzeitig musste das Bötchen ja noch registriert werden: Es ging hier um das „Kleinfahrzeugkennzeichen“, das man auf Binnenschifffahrtsstraßen braucht, nicht jedoch auf der Elbe. Bei der Beantragung beim hiesigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt kam es hinsichtlich der vorzulegenden Dokumente zu Stirnrunzeln, denn bei einem Eigenbau gibt's nun mal keinen Kaufvertrag. Die Rechnung über zwei Kubikmeter Eiche hat am Ende ausgereicht ...

Schließlich (Sonnabend!) stand der Trailer parat im Hamburger Yachthafen, aber das Boot lag noch im Wasser. Gerade noch



Folkeboot Kollektion

erhältlich bei

sailshirt.com

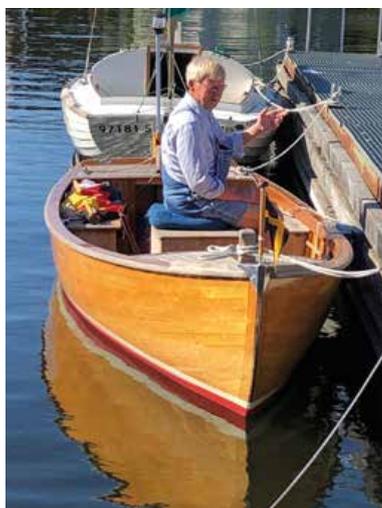


An den Haken, aufladen, verzurren, fahren Fotos: privat

rechtzeitig hatte es mit einem Krantermin geklappt. Ab jetzt kamen vertraute Handhabungen: An den Haken, aufladen, verzurren, fahren.

Die Reise von Wedel nach Berlin verlief ruhig. Der ebenfalls aus einem längeren Dornröschen-Schlaf erweckte Zugwagen mit seinem üppigen Sechszylinder-Benziner tat das, was er am besten konnte: Geradeaus fahren und ein bisschen was schleppen. Im Bootsinneren kam es zu überraschenden Strömungsverhältnissen: Die Backskistendeckel wedelten im Fahrtwind wie die Ohren eines aufgeregten afrikanischen Elefanten. Manche Effekte muss man selber sehen, sonst glaubt man sie nicht!

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit kamen wir beim VSaW an. Schön, wenn man dort erwartet wird, sich also das Tor öffnet und das Boot umgehend wieder ins Wasser



Der Autor und sein Gefährt



Der Vermesser testet den Rauminhalt

kommt. An der einschlägig bekannten Bar konnte man sich jetzt den Getränken widmen ...

Von nun an gibt es eine ausnahmslos schöne Zeit zu beschreiben. Der Einzylinder-Diesel tuckerte das Boot auf dem kürzesten Weg quer über den Wannensee zum SV03. Allein musste ich das nie tun, denn es fanden sich stets welche, die diesen Pendelverkehr mitmachten.

Selbst die Herren Vermesser waren zu einer außerplanmäßigen Leistung bereit und ließen mich die DFV-Waage nutzen – seitdem kennen wir das Gewicht des Bootes.

Als besonders gelungen muss eine kleine Spritztour zum VSaW bezeichnet werden. Wenn fünf erwachsene Kerle in einem Boot sitzen, das für zwei Personen und einen Picknickkoffer gedacht ist, dann sieht man allerdings vom Wasserpass nichts mehr:

Was man auch nicht sieht: Wir hatten uns vor dem Ablegen vom SV03 volle Bierkrüge mitgeben lassen – bei Kurze-Hosen-Wetter wohl verständlich. Ohne jede Debatte wurden die inzwischen leeren Krüge an der Bar des VSaW wieder aufgefüllt, damit auf der Rückpassage bloß niemand ausdörft.

Mangels Wind war öfters an Segeln nicht zu denken, noch nicht einmal an Auslaufen. Das war das Beste, was diesem kleinen Schmuckstück je passieren konnte, hatte es sich doch seit seiner Fertigstellung noch nie im Dauerbetrieb befunden. So konnte einiges von meiner Meckerliste dort am Steg bereinigt werden – und zwar durch sachkundige Kameraden mit ordentlichem Werkzeug. Ich konnte mich auf Zugucken beschränken, das kann ich sowieso am besten. Selbst die am Ende einsetzende Verstopfung von einem der vielen Filter wurde provisorisch gelöst.

Aber wir haben ja die Wintersaison, um so etwas nun „richtig“ anzugehen ...



Spontane Herrentour



Fotos: Vincent Büsch

Folke meets America's Cup

von Vincent Büsch

Die Folkeboot Flotte Flensburg lud schon zum zweiten Mal ins Robbe und Berking Yachting Heritage Centre. Dort wird gerade eine spannende Ausstellung zum America's Cup gezeigt.

Folkebootsegler sind sich ja darin einig, dass ihr Boot alles hat, um die Aufregung des Segelsports voll und ganz auszukosten, aber ob es jemals einen America's Cup geben wird, der in Nordischen Folkebooten ausgetragen wird? Man wird ja noch träumen dürfen.

Andererseits ist die Entwicklung des America's Cup so ganz anders als all das, wofür das Folkeboot steht. Seit 1851 geht es um stolze Yachten, von Spitzen-Konstrukteuren entworfen, von Millionären, ja Milliardären bezahlt, von riesigen Crews gesegelt.

Die aufregende Geschichte der ältesten Sporttrophäe der Welt, um die heute noch Wettkämpfe stattfinden, erzählte uns Andreas Christiansen (F GER 624 ta fri). Andreas ist seit Jahrzehnten passionierter Folkebootsegler und hat 1973 auch schon mal einen Cup in der Hand gehalten, den Goldpokal der Folkeboote, den seine Vettern Andreas und Knut mit ihm an der Vorschot gewannen. Als ehrenamtlicher Guide führt Andreas, der

als Schiffbauingenieur an einer Werft gearbeitet hat, nun Gruppen durch die Ausstellungshallen, die der Robbe und Berking Classics Werft angeschlossen sind. Schon im November hatte unser Flottenchef Jan Hinnerk Alberti mit ihm einen Termin ausgemacht und Jan Hinnerk hatte auch Folkebootsegler von der Förde und Umgebung eingeladen. So kamen über 30 Freunde des Folkeboots zusammen.

Bei der Fülle an Informationen, die die Ausstellung präsentiert, war es gut, dass Andreas in seiner Führung auf die wichtigen Aspekte einging. Es begann mit einer Regatta, die die Engländer 1851 vor der Isle of Wight austrugen. Hier siegte die amerikanische Yacht AMERICA gegen eine Armada der damals besten englischen Regattayachten und nahm den 100 Guinee Cup mit nach Hause, der später zu Ehren der siegreichen Yacht den Namen „America's Cup“ erhielt. Die Amerikaner waren auf eigenem Kiel nach England gekommen und schrieben diese Anforderung für die folgenden Jahrzehnte in den „Challenger of Records“ fest, die die Wettkampfbedingungen zwischen dem Verteidiger und dem Herausforderer dokumentiert. Hieran bissen sich die Briten die Zähne aus. Unter anderem so schillernde Persönlichkeiten wie der Teemillio-

när Sir Thomas Lipton, der in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit seinen fünf SHAMROCK Yachten glorios daran scheiterte, den Cup wieder ins Königreich zu holen.

Besonders imposant ist das in der Mitte der Halle aufgebaute Modell der RELIANCE, das die Ausmaße verdeutlicht, mit denen die Crews damals hantieren mussten. Die größte jemals für einen America's Cup gebaute Yacht war 43 Meter lang, hatte aber wegen ihrer enormen Überhänge nur 27 Meter Länge in der Wasserlinie, einen fast 60 Meter hohen Mast und eine Segelfläche von 1500 Quadratmetern. Andreas erläuterte auch die kurze Lebenszeit der Yacht: Nachdem sie den Cup erfolgreich verteidigt hatte, verfiel der Rumpf durch Elektrolyse und das Schiff wurde alsbald abgewrackt.

Dann wandte sich die Gruppe den moderneren Zeiten zu. Nach dem Krieg wurde die Regel des Anreisens auf eigenem Kiel fallen gelassen und so war der Weg frei für die Epoche der 12mR Yachten, die sich bis in die 1980er Jahre Duelle lieferten. Hierbei waren es nicht mehr nur die Engländer, die die Amerikaner herausforderten. Mit der GRETTEL traten erstmals die Australier an und gewannen immerhin ein

Rennen gegen die WEATHERLY, die dann allerdings mit 4:1 gewann. Originalteile der GRETEL wurden in einer riesigen Vitrine präsentiert, da die Robbe und Berking Werft einen ganz besonderen Bezug zu diesem Schiff hat: Der etwas betagte Rumpf steht draußen vor den Hallen und wartet auf einen Käufer, der sich ihrer annimmt.

Die Australier waren es auch, denen 1983 der Coup gelang, mit ihrer AUSTRALIA II die LIBERTY der Amerikaner zu schlagen und somit nach über 150 Jahren den Cup aus Amerika zu entführen. Das Geheimnis des Erfolges lag unter Wasser, genauer im Flügelkiel, der der Yacht die bessere Dynamik verlieh. Nachdem man sich von den 12 m Yachten verabschiedet hatte, gab es immer wieder abenteuerliche Konstruktionen und abstruse Szenarien, z. B. einen Trimaran, mit dem James Spithill 2010 gegen den Verteidiger ALINGHI aus der Schweiz (!!) gewann. Dieser 33. America's Cup konnte erst nach einer Reihe von Gerichtsverfahren ausgetragen werden, in denen sich der Verteidiger und der Herausforderer über den Status des Heraus-

forderers, den Austragungsort und – natürlich – die Konstruktion der Yachten stritten. Über die ganze Halle hinweg werden in einzelnen Texten alle Regattaserien seit 1851 und die dazugehörigen Yachten erklärt. Ergänzt wird diese spannende Erzählung von Vitrinen mit Modellen, Halbmodellen und Bildschirmen, auf denen auch die neuesten Konstruktionen zu sehen sind. Seit 2013 wird der America's Cup mit Booten ausgetragen, die sich auf ihren Foils aus dem Wasser heben und so Geschwindigkeiten von bis zu 60 Knoten erreichen. Zur neueren Geschichte gehörte das größte Comeback der Sportgeschichte, als James Spithill im Jahr 2013 einen 1:8 Rückstand gegen die Herausforderer aus Neuseeland aufholte und den Cup mit 9:8 verteidigte. 2017 holte sich Neuseeland die Trophäe zurück. 2021 wird der Cup auf Vorschlag der Neuseeländer auf foilenden Monohull Yachten ausgetragen. Der Herausforderer wird seit den 1980er Jahren in einem eigenen Wettbewerb ausgesegelt. Zugesagt haben bisher Italiener, Amerikaner – und auch wieder die Engländer.

Die Folkebootsegler schlichen sich von der Ausstellung weiter in die Bootshalle, um sich die Yachten, die bei Robbe und Berking Classics gerade wieder für die Saison fit gemacht werden, aus der Nähe anzuschauen. Auch hier stand Andreas mit fachkundigen Erläuterungen bereit und erklärte, wie an Holzbooten einzelne Stellen ausgebessert werden, so dass man am Ende keine Spur einer Reparatur sehen kann.

Der Abend klang aus mit einem gemütlichen Essen beim Italiener, bei dem man neue Gesichter kennen lernen konnte und sich die Gedanken wieder den eigenen Booten und den anstehenden Winterarbeiten und Törnplanungen widmete.



Flotte Berlin auf dem Trockenen

Winteraktivität mal ohne Knoten und Spleißen, Schrauben und Kleben.

von **Martina Klemmt, Gaby Rakow Jumbo F 1133**

Wir waren wieder mal gemeinsam in der Volkbühne Michendorf. Die Vorstellung war fast ausverkauft. Das Stück, „Maxe Baumann wird Hoteldirektor“ wurde toll gespielt. Wir haben viel und herzlich gelacht. Nach der Aufführung haben wir den Abend, exklusiv für uns, bei einem Imbiss im Foyer gemeinsam ausklingen lassen. Hat gut getan mal abseits der Regattabahn fröhlich und ausgelassen miteinander zu sein und auch die eine und andere Partnerin zu treffen. Alle haben die besondere Atmosphäre dieses kleinen Dorftheaters genossen und, das hat Gaby und mich sehr gefreut, alle haben sich bei uns für die Organisation bedankt. Gerne wieder, wir hätten da schon auch noch andere Ideen für den nächsten Winter.



Foto: privat



Winterstammtisch der Folkebootflotte Bodensee

Am 7. Februar trafen sich die Folkebötlter vom Bodensee zu ihrem alljährlichen Winterstammtisch in der Brauereigaststätte Ruppener. Was es dieses Jahr an Rückschau zu den Aktivitäten von Mitgliedern unserer Flotte im letzten Sommer mit Diashow und kleinen Videos zu sehen gab, hatte schon fast die Qualität eines kleinen Kurzurlaubs – einmal rund um den Globus.

Thomas Henkel und Antje Schmidt hatten ihr Oldtimer-Folkeboot G 104 STJERNE auf den Hänger geladen und waren zur Classic Week des Freundeskreises Klassischer Yachten gefahren, einer Langstreckenregatta mit mehreren Etappen zwischen Flensburg und Kiel – oder eine große Flottentour, je nachdem, mit welchem Ziel und Spirit man mitgesegelt ist. Das alte, liebevoll gepflegte Holzboot hat die lange Fahrt über Land gut überstanden und musste sich dann gleich als Gefähr(e)t bewähren, mit dem man auch gerne ungemütliche Zeiten „abwettert“ ... es hat ganz schön oft geregnet, gewittert und gestürmt. Doch auch wenn das Wetter mitten im Sommer ein wenig usselig war – den Fotos und kleinen Filmen nach zu beurteilen, muss es eine eindrucksvolle und lohnende Veranstaltung gewesen sein, zwischen lauter liebevoll gepflegten Booten, die teilweise um die hundert Jahre alt waren und Namen hatten, die auf sehr individuelle Beziehungen zwischen Mensch und Boot hinweisen: MUTTERTAG, ERDBEERPARADIES ...

Der zweite Vortrag kam von Bernd und Isolde, die mit ihrem KLEINEN BLAUPFEIL dieses Jahr vom Stettiner Haff in Richtung Norden nach Schweden aufgebrochen waren. Sie berichteten von fünf Wochen, gemeinsam Norbert und Josefine auf dem WASSERMANN, mit spannenden Überfahrten von Rügen nach Bornholm und von dort nach Südschweden, von schönem und schlechtem Wetter, von Treffen mit Folkebootfreunden anderer Flotten in romantischen kleinen Häfchen und von etlichen Ausflügen zu Fuß oder mit Fahrrädern, um auch ein bisschen

von dem Land, dem man sich zu Wasser genähert hatte, zu erkunden. Einmal brauchten sie vier Anläufe, um endlich mit dem Wetter angepassten Segeln in den Törn des Tages starten zu können ...

Schließlich berichteten Christoph und Rolf Huber von ihren Erlebnissen als Teilnehmer der San Francisco International Races. Mit Hilfe von Karten bekamen wir Daheimgebliebenen eine anschauliche Darstellung der unterschiedlichen Regattagebiete in der „Bay“ und wie sie sich im Rhythmus der Gezeiten für den Regattasegler völlig unterschiedlich darstellen. Auch wenn das Teilnehmerfeld durch die Verfügbarkeit von Booten immer ziemlich limitiert ist: dicht und spannend sind die Wettfahrten dort trotzdem, das stellt allein schon die harte Konkurrenz der aus Europa entsendeten Crews und der heimischen Teilnehmer sicher – und eben Phänomene wie Strömungs- und Windkanten, die den Seglern für erfolgreiche Wettfahrten zum Teil nur ganz enge Korridore für die Kreuz lassen. Dass es über den sportlichen Aspekt hinaus sehr lohnend war, mitgesegelt zu sein, bewiesen die Bilder von den Wettfahrten mit vollen Segeln im leichten Pazifikdunst unter der Golden Gate, von Clubs mit fantastischer Aussicht auf die Bay Area und nicht zuletzt Berichte von der Gastfreundschaft der Kalifornier.

Am Ende des Abends befassten wir uns noch mit Planungen für die kommende Saison und dabei entstand die Idee für ein vielversprechendes Dolce Vita Treffen in Bregenz, geplant und organisiert von unserem Bregenzer Flottenkameraden Helmut Freuis.

Es war ein toller Abend – vielen Dank allen Mitwirkenden in Wort und Bild und an Helmut, dafür, dass er den langen Weg aus Bregenz zum Stammtisch auf sich genommen hat und nun ein spannendes Dolce-Vita-Programm auf die Beine stellen wird.

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 **folknews**)
- 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 Fahnenstich
 Birkenweg 11b, 42579 Heiligenhaus
 Telefon: (0162) 42 49 421
 info@folkeboot-essen.de

Kassenwart
Norbert Schlöbohm
 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
Vincent Büsch
 Brixstraße 22a, 24943 Flensburg
 Telefon: (0461) 40 79 03 90
 Mobil: (0171) 955 78 13
 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
 Frohmattstr. 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 Schlöbhm
Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg, C 8807

Deutsche Post 
PRESSEPOST

