

Der richtige Masttrimm – aber wie?

***Mein Segel –
Gedanken eines langjährigen Nutzers***

IDM 2021 – Vor dem Kloster durch den Trichter

Mit Karacho nach Schweden



Sicher auf See:
Die Seenotretter geben Tipps

Wenn die Seenotretter auslaufen müssen, kommen sie zumeist Wassersportlern zu Hilfe – nahezu 1.100 der 1.720 Einsätze im vergangenen Jahr galten Freizeit-Seeleuten. Zum Saisonbeginn 2021 gibt die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) deshalb wichtige Tipps, damit Segler und Motorbootfahrer stets sicher in den Hafen zurückkehren. Gute Vorbereitung ist eine wichtige Voraussetzung für einen gelingenden Törn – das gilt auch für den Tagestörn oder den kurzen Ausflug auf's Meer. Die persönliche Schutzausrüstung ist dabei die Lebensversicherung für Wassersportler.

Rettungswesten müssen passen

Eine für Gewicht und Bekleidung passende Rettungsweste muss so angelegt sein, dass sie beim Sturz über Bord zuverlässig schützt. Entscheidend ist, dass das entsprechende höchstzulässige Gewicht des Trägers beziehungsweise der Trägerin nicht überschritten wird und die Weste perfekt sitzt. Rettungswesten halten nicht ewig. Darum müssen die Westen regelmäßig gewartet werden, und zwar in den vom Hersteller empfohlenen Intervallen. Um den Sturz ins Wasser möglichst ganz zu vermeiden, sollten Wassersportler bei schlechtem Wetter und nachts Sicherheitsleinen tragen und diese am ausgebrachten Strecktau (Laufleinen) befestigen.

Sicherheits-App SafeTrx übermittelt Position an die Seenotleitung

Die Tracking-App SafeTrx der DGzRS kann im Notfall die Sicherheit wesentlich erhöhen. SafeTrx (kurz für: Safe-Tracks/„sichere Törns“) zeichnet über das Handy des Nutzers dessen Route in der App auf. Auf diese hat die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS Zugriff in Echtzeit. Sollte es auf See zu einem Notfall kommen oder ein Wassersportler technische Hilfeleistung benötigen, kennt die SEENOTLEITUNG die hinterlegte Route sowie die zuletzt über das Mobilfunknetz gesendete Position des Wassersportlers. Auch bei einem Anruf über die App wird gleichzeitig die Position an die SEENOTLEITUNG übertragen. Die App SafeTrx für iOS und Android kann kostenlos in den App-Stores heruntergeladen werden.

Alarmierung im Notfall

Die SEENOTLEITUNG BREMEN ist rund um die Uhr besetzt. Für eine Alarmierung im Notfall steht die Telefonnummer 04 21 – 53 68 70 zur Verfügung. Ebenfalls kann eine Alarmierung per Funk über UKW-Kanal 16 und 70 (DSC) sowie Grenzwelle 2187,5 kHz (DSC) an die dort integrierte Seenotküstenfunkstelle BREMEN RESCUE RADIO der DGzRS erfolgen. Der Rufname ist BREMEN RESCUE.

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial
Aktuelles
Editorial
Neue Mitglieder
Technik & Sicherheit
Der richtige Masttrimm – aber wie?
Messbrief eines Nordischen Folkeboots
Mein Segel
Flottentalk
Wieder lockt der Fahrtensegler-Preis
Dem Folkeboot ein langes Wettbewerbsleben gesichert
Folkeboot-Sternfahrt nach Schleimünde
Virtueller Klönschnack in Corona-Zeiten
Sport
Vor dem Kloster in den Trichter
Meine erste Folkebootregatta
Sessan-Cup
Aufruf Regattaberichte
NFIA-Bericht
Fahrten
Mit Karacho nach Schweden
Verein
Impressum
Der Vorstand und die Flottenkapitäne

Titelbild: Nach dem Gegenwind durch Corona wollen wir 2021 endlich wieder vor dem Wind segeln!
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, Hauptstr. 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 15.06.2021
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,



es sind mittlerweile mehr als 12 Monate Corona-Pandemie, man mag eigentlich nicht mehr und sehnt sich nach der gewohnten Freiheit. Doch das rettende Ufer ist nah, durch flächendeckende Impfungen und Tests können wir hoffentlich schon in den nächsten Monaten wieder den Segelsport mit unseren Folkebooten in vollem Umfang genießen. Auch wenn aktuell wieder Regatten gestrichen werden, so können wir doch z.B. abendliche Segeltouren oder einen längeren Törn unternehmen oder einfach an Mittwochsregatten teilnehmen.

In diesem Jahr geht unser Fahrtenpreis in die zweite Saison, die Ausschreibung hierfür findet Ihr in dieser Ausgabe. Eine Teilnahme lohnt sich, es warten wieder interessante Preise auf Euch.

Immer wieder erhält der Vorstand Anfragen zu den Themen: Messbrief, Internationaler Bootsschein und Segelnummern. In dieser Ausgabe findet Ihr einen Artikel, in dem dieses Thema umfassend dargestellt wird.

Mit großer Vorfreude blicke ich auf unsere diesjährige IDM in Konstanz. Ich hoffe die Corona-Situation wird sich bis zum September soweit entspannt haben, dass wir ohne Einschränkungen unsere Meisterschaft austragen können.

Kommt zahlreich, das wird ein tolles Event, da lohnt sich auch eine längere Anreise.

In den zurückliegenden Monaten waren unsere Flottenaktivitäten durch die Pandemie stark eingeschränkt, somit gibt es auch weniger aus der Szene zu berichten. Demzufolge sieht auch diese Ausgabe der folkenews erneut nicht ganz so aus wie gewohnt. Aber ich gehe davon aus, dass wir auch hier bald wieder in den Alltag zurückkehren und freue mich auf spannende Beiträge aus unseren Flotten.

Mit einem optimistischen Blick in die Segelsaison grüßt

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Table with 3 columns: Name, Club, and another Name. Rows include Helmut Lahr, Dr. Reinhard Gebler, Wolfgang Fixson, Thomas Becker, Ralf Schwandner, Kai Böttcher, Thomas Eisenlohr, Christoph Manegold, Eigner F GER-771 Loop too, Eigner F GER-719 Seabird, Eigner F GER-1147 last hope, Eigner F GER-1117 lille HAPS, Eigner Prinz Poldi, Miteigner F GER-653 FolkeR, SG Dietringen, SCG Flotte Berlin, PYC Flotte Berlin, Flotte Eckernförde, WSGR, DHH Flotte Hamburg, Flotte Kiel, and SCN Flotte Essen.



Kassenwart / Geschäftsführer (m/w/d) gesucht

Die DFV sucht einen engagierten Folkebootsegler für das Amt des Kassenwarts/ Geschäftsführers zur Buchführung der Vereinigung.

Zu den wesentlichen Aufgaben gehören:

- Verwaltung der Kasse
- Aufzeichnung und Archivierung aller Geschäftsvorgänge
- Bearbeitung von Mitgliedsbei- und Austritten
- Einziehen der Mitgliedsbeiträge
- Zahlen/Schreiben von Rechnungen, sowie mahnen
- Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung
- Planung des Haushalts
- JHV Bericht über Mitglieds-, Finanz- und Vermögensentwicklung der Vereinigung

Interessenten melden sich bitte beim 1. Vorsitzenden der DFV

Der richtige Masttrimm – aber wie?

von Thomas Lyssewski, Technischer Obmann, F GER 316 LORD JIM

Ich stelle immer wieder fest, dass der Mast im Folkeboot zum Teil sehr unterschiedlich gesegelt wird. Dies hat unterschiedliche Gründe, z.B. haben das Material – Holz oder Alu – und verschiedene Segeltypen Einfluss auf die Biegung jeden einzelnen Mastes.

Die Biegung des Mastes sollte dem Großsegel entsprechend angepasst sein. Der Mastfall nach achtern ist eine ziemliche Konstante und wird bei unterschiedlichen Windstärken nur unwesentlich verändert (die Begrenzung ist das Vorstag). Mehr Mastfall bringt grundsätzlich mehr Höhe und zum Teil auch mehr Speed auf der Kreuz, hat aber auch den Nachteil auf dem Vorwind-Kurs (hier sollte dann der Mast nach vorne „kippen“ können). Beim Vorwindgang kann der Vorstagsdurchhang bei ca. 8 cm liegen. Grundsätzlich sollte das Folkeboot leicht luvgerig eingestellt werden, aber nur so stark, das nicht ständig mit dem Ruder (max. 3-5°) korrigiert werden muss.

Das Folkeboot sollte auf der Kreuz (außer bei sehr leichten Winden) immer so aufrecht wie möglich gesegelt werden. Bei mehr als 20° Krängung führt dies zu erheblicher Abdrift.

Tipps und Maße für eine allgemeine Grundeinstellung des Mastes vor dem Segeln

Mast-Durchmesser: $\varnothing 10$ cm

Mast-Loch im Deck: max. $\varnothing 12$ cm

Mastfall ca. 60 ± 10 cm (von Biegung des Mastes und Segeltyp abhängig)

Achterkante Mastfuss (über den Reitbalken gemessen) bis zur Achterkante Schiff (mittig) ca. 497 ± 3 cm (ist z.T. auch vom Folkeboothersteller wie Kunststoff oder Holz etwas verschieden)

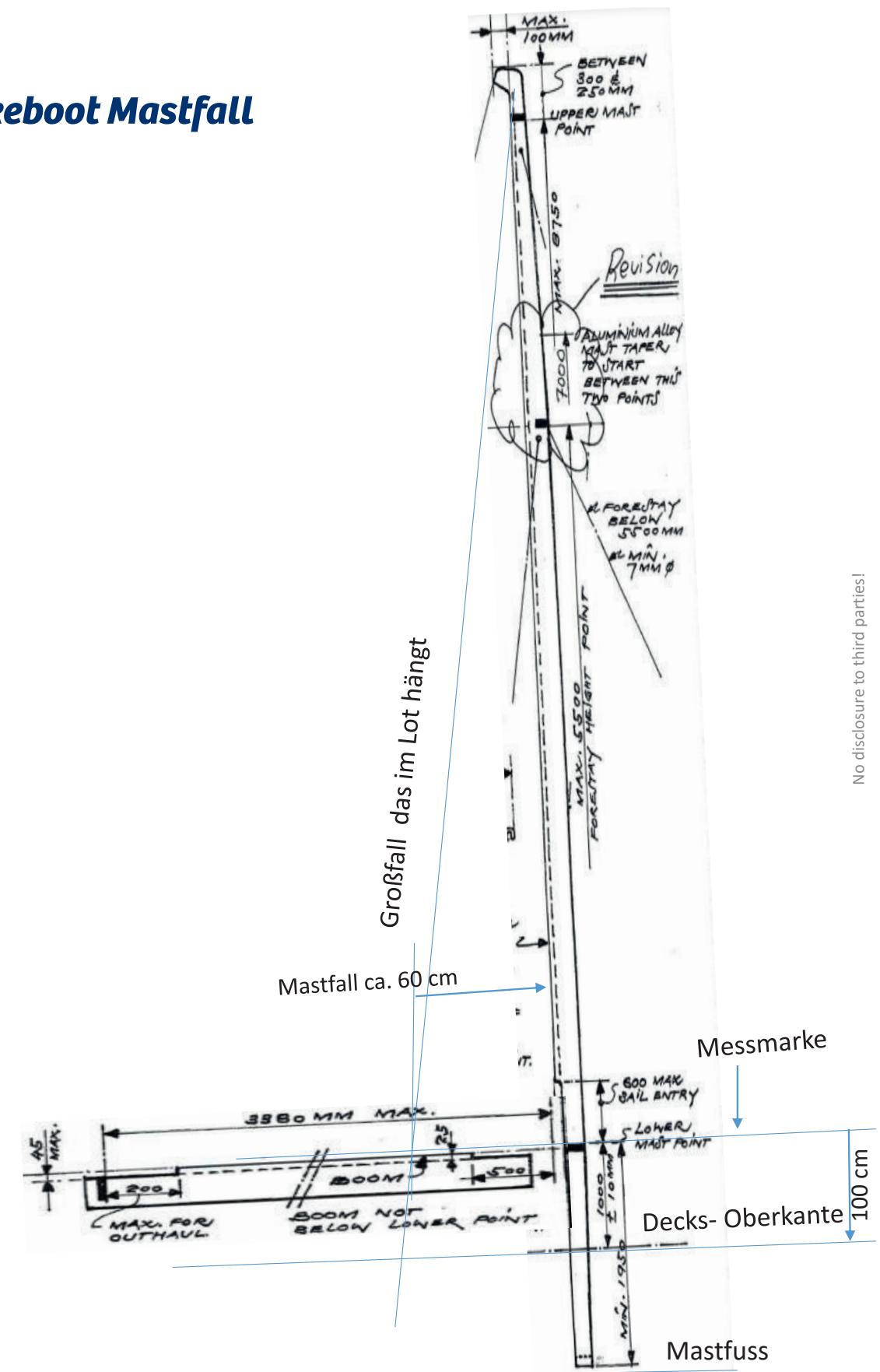
Der Mast muss an der Achterkante der Decksdurchführung anliegen, bei leichter Vorspannung des Vorstages.

Gemessen wird der Mastfall bei einem relativ ausgeräumten Folkeboot, ohne Crew und ohne Motor mit dem Großfall auf dem Baum. Von der Hinterkante Mast bis zum „senkrechten“ Großfall (Großfall leicht verlängern und mit einem Gewicht versehen), sollten es ca. 60 cm sein.

Die Wanten sollten so eingestellt sein, dass der Mast mittschiffs steht und die Lose herausgeholt ist. Die Wantenspannung kann dann für unterschiedliche Windstärken, Welle, Segeltyp und Crewgewicht optimiert werden.

Die Jumpstagen werden so eingestellt, dass der Mast unter allen Windbedingungen eine harmonische Biegung aufweist. Sollte sich im Bereich der Jumpstagen eine „diagonale Falte“ im Segel in Richtung der Großschot ziehen, so sind die Jumpstagen zu lose.

Folkeboot Mastfall



No disclosure to third parties!

Mit Brief und Siegel

Messbrief eines Nordischen Folkebootes

von Dr. Jürgen Breitenbach, 1. Vorsitzender der DFV,
und Dipl. Ing. Thomas Lyssewski, Technischer Obmann der DFV

Ohne die richtigen Papiere geht auch beim Segeln nichts – zumindest für diejenigen, die an Regatten teilnehmen möchten. Weil wir in der jüngeren Vergangenheit wiederholt Anfragen zu diesem Thema bekommen haben und auf den Internet-Seiten des Deutschen Segler Verbandes etwas irreführende Informationen standen, möchten wir hier Klarheit schaffen.

I. Messbrief und Bootsschein bei neuen Booten

Wird ein Folkeboot neu gebaut, erstellt ein amtlicher DSV Vermesser die Vermessungsunterlagen und sendet sie zum DSV (Deutscher Segler Verband). Der DSV stellt daraufhin einen internationalen Bootsschein IBS und einen Messbrief aus. In diesem Zusammenhang wird auch die Segelnummer vergeben.

Der Internationale Bootsschein und der Messbrief sind in einem Dokument zusammengefasst, der Messbrief befindet sich auf Seite 3. Der Messbrief belegt, dass es sich bei diesem Boot um ein Nordisches Folkeboot handelt. Er gehört zu den Basispapieren zu jedem Boot. Bei internationalen Meisterschaften ist der Messbrief Grundlage zur Startberechtigung.

II. Messbrief und Bootsschein bei gebrauchten Booten mit vorhandenem Messbrief

Wird ein gebrauchtes Folkeboot in Deutschland erworben, existiert im Idealfall zu diesem Boot ein IBS und ein Messbrief. Dieser IBS sollte dann zur Eintragung des neuen Eigners zum DSV geschickt werden. Der DSV stellt für den neuen Eigner einen aktuellen Bootsschein aus. Die Segelnummer bleibt erhalten.

Wird ein gebrauchtes Boot im Ausland erworben, wird der vorhandene ausländische Messbrief im Allgemeinen vom DSV anerkannt. Der DSV erstellt dann auf Antrag einen deutschen IBS und vergibt auch eine deutsche Segelnummer.

III. Gebrauchte Boote ohne Messbrief

Wird ein deutsches Folkeboot erworben und existiert zu diesem Boot eine ursprüngliche Segelnummer (die ist im Allgemeinen am Schott vor dem Mast angebracht), ist das Boot sehr wahrscheinlich im Register des DSV vorhanden und der DSV stellt dann auf Antrag einen neuen Bootsschein aus.

Wird ein Folkeboot mit einer ursprünglichen Segelnummer aus dem Ausland erworben, sollte eine Nachfrage beim DSV erfolgen. Der DSV kann dieses Boot in internationalen Bootsverzeichnissen (Dänemark, Schweden usw.) suchen. Ist dieses Boot in den ausländischen Bootsregistern als vermessenes Folkeboot vorhanden, wird der DSV einen IBS mit deutscher Segelnummer ausstellen.

Sind zu einem Boot weder Messbrief noch zuverlässige Segelnummer vorhanden und soll wegen geplanter Teilnahme an internationalen Regatten ein neuer Messbrief erstellt werden, bleibt nur die Nachvermessung bei einem amtlichen DSV Vermesser und die Beantragung eines neuen Messbriefes beim DSV.

IV. Segelnummer eines Nordischen Folkebootes

Eine Segelnummer ist eine im Segelsport verwendete eindeutige Kennzeichnung von Booten. Segelnummern sind in Deutschland keine amtlichen oder amtlich anerkannten Schiffskennzeichen. Sie besteht aus den Nationalitätsbuchstaben/Nationalcode z.B. GER und der Nummer, die in der Regel fortlaufend entweder vom Hersteller, der International Sailing Federation, der internationalen oder nationalen Klassenvereinigung oder von einem nationalen Seglerverband (z.B. DSV) zugewiesen wird. Die Segelnummer wird also dementsprechend national oder international gezählt.

Bei der Einheitsklasse Nordisch Folkeboot wird bei Vorhandensein der Vermessungsunterlagen oder des Messbriefes die Segelnummer vom DSV vergeben. Auf der DSV-Seite wird die offiz. Notiz richtig gestellt.

Wenn ein/e Folkebootfreund/in ein neues Segel kauft und seine ursprüngliche Segelnummer nicht kennt, gibt es folgende Vorgehensweise:

Eine offizielle Segelnummer gibt es nur mit einer Nachvermessung oder dem Nachweis einer alten Vermessung z.B. in GER, SWE, DEN, FIN im jeweiligen Bootsregister.

Sollte keine Vermessung/Nachvermessung oder kein offizieller Nachweis vorliegen, kann keine Folkeboot-Segelnummer vergeben werden.

Gedanken und Beobachtungen eines langjährigen Nutzers

Mein Segel

von Klaus Pollähn

Die Gedanken fast jedes Regattaseglers kreisen immer wieder um seine Garderobe, um die Effizienz seiner Segel. Merkwürdig; seine Suche nach einem noch schnelleren Segel geht fast nach jeder Saison wieder weiter. Aber führt das auch zu etwas? Denn was sich da zunächst mal summiert, ist sein Lehrgeld, das er auf diesem Gebiet schon bezahlt hat.

Erst ganz allmählich erkennt er, dass er zu wenig Einfluss, Erfahrung oder Wissen besitzt, um das erhoffte Produkt in seinem Sinne zu beeinflussen. Denn er trifft weiter auf jene Akteure, die seinen Ehrgeiz kitzeln und ihn schon wiederholt animieren wollten: Mach doch jetzt eine Bestellung über den neuen Satz Segel bei uns – mit dem kannst du bestimmt noch schneller werden! Das Ding hat einen eingebauten Motor! – Und ja: Herbst-Rabatt gibt es auch für dich!

Daher meine Frage: Können ihn diese Segelmacher-Firmen so mit ihrer Werbung und den Listen ihrer Regatta-Erfolge noch erreichen? Wieso bleibt manch potenter Nutzer ausgerechnet jetzt etwas länger recht unentschlossen an der Seitenlinie stehen?

Denn wenn er's recht bedenkt, besteht seine Macht nur darin, die Wahl zwischen den Produkten von X, Y und Z zu treffen – nun ja, immerhin. Aber was ihm zum klaren Urteil fehlt, ist genügend Kenntnis und Erfahrung, um Haltbarkeit, Qualität oder Preiswürdigkeit ausreichend zu beurteilen. Es sei denn, siehe oben, er hat in langen Jahren ausreichend Lehrgeld auf genau diesem Gebiet bezahlt und weiß deshalb genau, was er jetzt will.



Darf ich hier mal zusammenzählen, wieviel „Lehrgeld“ das in der Familie Pollähn ungefähr war – auf deren 6 Folkebooten in 55 Jahren?

Woraus ergaben sich denn unsere Erfahrungen mit Folkeboot-Segeln auf denen ich hier fuße? Unsere „Gardinen“ kamen aus 5 verschiedenen Ländern: Aus den USA benutzten wir Segel von De Witt (S.F.), Hood (Marblehead) und Mitchell (S.F.), aus Dänemark von Carlsen, Elvström, GP Covers (ex MP) Hamlet, MP, Ullman. Aus England Hood; aus Österreich von Raudaschl – später Doyle. Segel aus Deutschland: Brüder, Diekow, Nöhden, North, Schultz, Thomsen. Es könnten zusammen mehr als 30 Sätze gewesen sein.

Wen diese Herkunft heute verwundert: In den 60er Jahren waren die Tücher aus USA deutlich raffinierter und haltbarer; ebenso war die Handarbeit mit Segelnadel, Twine (Mammutgarn) und Leder von deutlich höherem Standard („benchwork“) und eine Klasse besser als hierzulande bei ähnlich großen Segeln. Denn ein Folkeboot-Segel aus San Francisco z.B. orientierte sich an Seekreuzern; bei uns jedoch länger an Segeln von ähnlich großen, verbreiteten Jollen/Jollenkreuzern. Erst später glichen sich die anerkannten Standards deutlich weiter an. Auch die Tücher der europäischen Weber brauchten geraume Zeit, um konkurrenzfähig zu werden. Selbst die Segelböden mussten größer werden, denn die global agierende amerikanische Konkurrenz hatte längst in alle bekannten Märkte wie Segelzentren der Welt expandiert.

Gleichzeitig wurde die Herstellung von Segeln immer weiter rationalisiert. Im Laufe der Zeit wurde die zeitaufwendige Handarbeit an Segeln immer weiter eliminiert – sichtbar geworden an Kauschen, Kopfbrettern oder Lattentaschen.

Also worauf kann der Segler bei seiner Entscheidung am Ende denn wirklich bauen? In erster Linie nur auf seine eigene lange Erfahrung, gewonnen in all den langen Stunden, während derer er in das Profil seines Segels gestarrt, die Trimmlinien, Windfäden und die Liekbändsel beobachtet hat. Naja, wie optimal war’s denn?

Segel als mathematische Herausforderung

Der radikale Umbruch des altbekannten Handwerks geschah aber nicht auf dem Segelboden: Es war der Tüftler mit seiner Idee zur Umsetzung von Segel-Figurationen mit Hilfe rechnergestützter Programme. Das verhalf Segelmachern später zu einem neuen Niveau der seriellen Wiederholung und Verlässlichkeit. Das geschah im selben Zeitabschnitt, als sie ihre Ideen zugleich mit Hilfe sehr formstabiler Tücher auch verwirklichen konnten. Das Ergebnis bewunderten wir erstmals 1966 – beim hundertjährigen Jubiläum des Königlich Dänischen Yachtklubs in Kopenhagen, dem bedeutendsten Segler-Treffen im 20. Jahrhundert. Aus dem großen amerikanischen Kontingent der 5.5er stach „State VI“ hervor, konstruiert vom Vater und gesegelt von Britton Chance Snr. In dieser gut besetzten Klasse siegte allerdings, dank seiner guten Lokalkenntnisse,

auf dem festen olympischen Tonnenkreis vor seiner Haustür mit einem gecharterten, dänischen Boot – Paul Elvström.

Wer waren diese hellen Köpfe, die den mathematischen Denkprozess in die Wege leiteten? Einer der Pioniere, der das zuerst in den USA umsetzte, war Prof. Jerome Milgram vom Massachusetts Institute of Technology (MIT) in Boston. Natürlich war er zugleich passionierter Segler (auch Captain des MIT-Teams), aber im Grunde noch sehr viel mehr: Ein veritables Multitalent als Mathematiker, Ingenieur, Ozeanograf, Ölbekämpfer, Patentinhaber, Autor von 100 Publikationen, Naval Architect. Er beriet u.a. auch acht America's Cup-Syndikate bei ihren Kampagnen ab 1992 – bis hin zu „Allinghi“ 2003.

Als sich Milgram der mathematischen Grundlagen und Methoden zur Berechnung der Profile sicher war, tat er sich zu dessen Anwendung mit einem Praktiker zusammen und gründete die Segelmacherei Milgram & Hopkins. Sie nutzte gleichzeitig die neue Möglichkeit mit starken, geharzten Tüchern sehr haltbare Profile zu verwirklichen.

Wer diese neuen Segel 1966 sah (wir segelten mit den schmalen, ungeharzten Tüchern von Hood), der konnte die Überzeugung gewinnen, dass dies ein Durchbruch war und damit womöglich ein anderes Zeitalter in der Segelmacherei anbrechen könnte. Auch die amerikanische Konkurrenz in der Segelmacher-Zunft an der Ostküste war alarmiert. Bereits im Dezember 1966 kaufte Wally Ross von Hard Sails den Laden von Milgram und Hopkins samt dessen Rechner-Knowhow auf: Darum begann das Zeitalter des „scientific sailmaking“ auch etwas schleichend. Für uns europäische Beobachter hatte die Aufrüstung in dieser Sparte jeweils eine neue Runde erreicht, wenn die amerikanischen Cup-Verteidiger-Syndikate mit den neuesten Produkten von Hood und North gegeneinander fochten. Am Ende war’s eine massenhafte Verschleiß-Orgie. „It’s not just a sailing competition“, sagte Milgram.

Der Traum vom optimalen Segel

Wer etliche Segel aus x-verschiedenen Quellen ausprobiert hat, der erkennt gewisse Unterschiede und träumt dann von einem optimalen Segel, das zu ihm passt – welches er gerne mal besitzen möchte. Ich indes begann, zuvor jedoch irgendwann jene Segel zu optimieren, die wir damals besaßen: Schlicht mit Bordmitteln. Mir war der Gedanke suspekt, ein bestimmtes Profil könne für alle Windstärken brauchbar oder sogar ideal sein: Vorsegel zumal (im Gegensatz zum Groß) lassen sich kaum verändern durch Trimmen. Während ich bei wenig Wind und kabbeligem Wasser segelte (auf der Elbe ganz normal, wenn da Wind gegen Tide steht), wünschte ich mir mehr Power, als die Standard-Fock von Raudaschl im Radial-Design hergab. Also fasste ich mir ein Herz und trennte einig Nähte auf, um das Profil zu vertiefen. Studierte dann ausgiebig das noch etwas ungewohnte Ergebnis. Jedoch für mehr Wind wünschte ich mir ein Segel mit weniger Kralle im gesamten Achterliek-Bereich. Also öffnete ich die Nähte bei einer anderen schwereren Fock und flachte dabei das Profil insgesamt entsprechend ab.

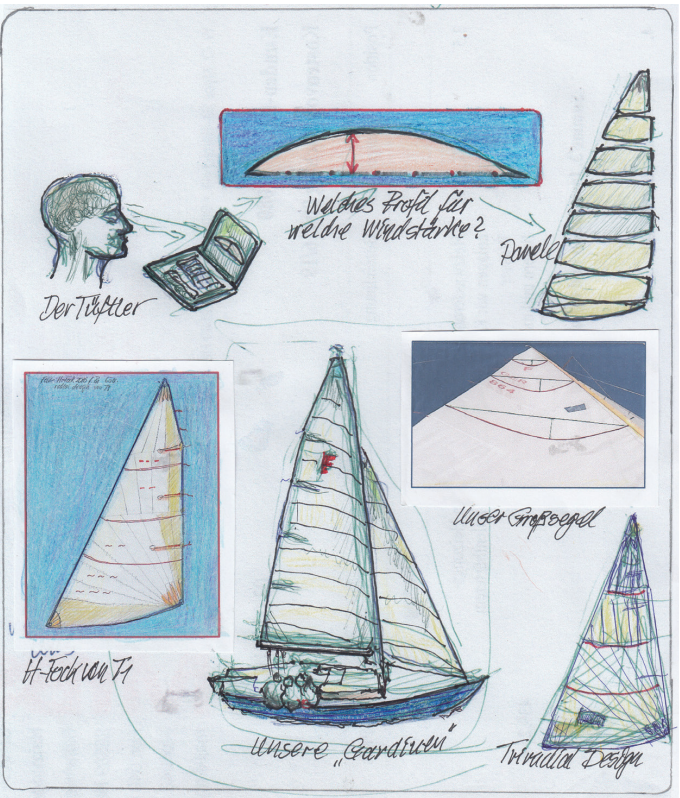
Schwierige Kommunikation zwischen Segler und Segelmacher

Erst als mich die Ergebnisse bei Yardstick-Regatten auf langen Kursen befriedigten, entschied ich mich, diese Focks in Glückstadt nachbauen zu lassen. Im Rechner optimiert machte mich das Ergebnis ziemlich zuversichtlich – auch in Form eines neuen Segels im Radial-Design auf der Regatta-Bahn. Darum folgen hier einige meiner Gedanken zum Bereich Rückmeldung (neuenglisch „Feedback“) über die zuweilen doch etwas schwierige Kommunikation zwischen mir als Nutzer und dem Segelmacher. Meine wenigen Beispiele können vielleicht etwas von diesem Verhältnis spiegeln: Einige Zeit, nachdem ich meine Experimente mit drei Focks gemacht hatte, brachte ich einen Brief nach Österreich an den Wolfgangsee zu Papier. Aber dieser Brief wurde nie abgeschickt. Denn ich grübelte: Was würde Hubert R. damit machen? Wohl in den Papierkorb werfen? Meine Vorschläge kollidierten sicherlich mit seinen kommerziellen Interessen, denn er glaubte an ein Standard Segelprofil. Ich aber nicht mehr – ich vertraue seitdem auf mehrere.

In den frühen 60er Jahren machte Gustav Diekow seine Segelmacherei in Altona auf, ihn anzusprechen war für uns einfach. Denn zuvor hatte er uns zu erfolgreichen Experimenten an unseren Modellsegeln animiert. Bei unserer nächsten Folkeboot-Fock wollten wir die schweren, mit Mammutgarn angenähten Stagreiter aus Messing/Bronze ersetzen. Deren Achillesferse waren die unsichtbaren Stahlfedern! Aus unseren Überlegungen wurde eine Art dünner Segeltuch-Schal rund um das Vorstag mit Reißverschluss dahinter von oben bis unten richtig windschnittig. Beim Goldpokal in Kopenhagen hat uns niemand darauf angesprochen – lagen wir doch hinten. Nach dem Winter 1966/67 rieben wir uns aber verdutzt die Augen: Der skandinavische Segelverband hatte diese elegante Methode bereits beim Folkeboot verboten.

Wie scheinbar einfach war mein Austausch mit den Machern regelhaft noch vor dem Computer-Zeitalter: Für eine DM auf dem Bodensee hatte Fa. Brüder für ihren damaligen Gesellen und Steuermann von „Benny“ – Thorsten Dmoch – eine spezielle Leichtwetterfock geschneidert. Die haben später wir weiter gefahren. Irgendwann schien dann eine neue angebracht. Meine Änderungswünsche am erprobten Modell hatte ich aufgeschrieben. Helmut Platzöder machte sich mit Rechenschieber, Bleistift und Kurvenlineal an die Planung. Das Ergebnis leistet uns noch heute, mehr als 20 Jahre später, bei zwei Windstärken ideale Dienste. Ja, ich habe inzwischen an den Profilen gespielt, um das Segel up to date zu halten. Und auch das Schothorn ist nun ordentlich verstärkt, falls uns doch mal eine giftige Regenbö damit auf der Bahn erwischt.

Leicht verwirrend für uns Nutzer ist heute auf den ersten Blick die Ähnlichkeit der Produkte aus den großen Segelmacher-Dynastien. Es muss einen Grund dafür geben. Ich sehe ihn in den Parametern der Computer-Programme, die sie inzwischen alle nutzen. Gerade darum spielt womöglich in Zukunft die



Rückmeldung einzelner Segler bei der Fortentwicklung dann eine größere Rolle, wenn der Macher damit auch etwas anfangen kann – und sofern er sich davon etwas verspricht, z.B. mit einem besseren Produkt seinen Marktanteil zu vergrößern. Zwar rechne ich damit, dass er die Erkenntnisse eines einzelnen kritischen Nutzers niedriger hängt als die jener Werksfahrer, die jahrelang z.B. in unserer Klasse die Hoheit als Experten für Trimmfragen beansprucht haben.

Eine Frage der Glaubwürdigkeit

Glaubwürdigkeit: Ich habe in einem anderen Artikel (über ideale Profile) untersucht, worin sich Großsegel verschiedener uns bekannter Firmen tatsächlich unterscheiden. Ja, diese Unterschiede gibt es. Anhand von Fotos meiner und anderer Segel habe ich die angewendeten Parameter bestimmt. Der CEO von North – Tom Whidden – hat mal in einer Tabelle in „Yachting“ seine Daten für die idealen Profile bei verschiedenen Windstärken genannt. Ich habe festgestellt (anhand des Großsegels von „Beluga“ von Nils Hansen), dass seine Firma genau das geliefert hat, was er seinerzeit vorgeschlagen hatte.

Scheinbarer Wind in Knoten	Scheinbarer Wind in Beaufort	Tiefe des Profils
0 - <4	1	15 - 16 %
7 - <16	3 - 4	16 - 17 %
16 - <22	4 - 5	15 - 16 %
22 - 28	~6	14 - 15 %
>28	>6	12 - 13 %

Quelle: Tom Whidden, CEO von North Sails, veröffentlicht von der Zeitschrift „Yachting“



Im Augenblick sehe ich noch eine andere Entwicklung, um eine bessere Grundlage für unsere Segel zu erforschen. Bevor man sich auf Annahmen über mögliche, wirksame Profile stützen kann, müsste es sich lohnen, Untersuchungen zur Aerodynamik an den Segeln selbst anzustellen. Die Max-Planck-Gesellschaft schlug Messungen an Segeln mit dünnen Schläuchen vor, um verwertbare Druckunterschiede in Luv und Lee festzustellen; diese Technik erwies sich als ausgesprochen schwierig, die Ergebnisse waren leider recht ungenau – so berichtete Jan-Segel unlängst in einem Vortrag in Hamburg.

Was könnte da noch hilfreicher sein? In Helsinki veröffentlichte WP-Sails etliche Bilder und Untersuchungen über Simulationen aus dem Windkanal, Strömungsbilder an Segeln, die vielleicht dem Programmierer (und wohl auch mir) weiterhelfen könnten. Darum frage ich mich manchmal: Kennt der Segelmacher eigentlich den genialen Kopf, der sein Programm geschrieben hat? Oder – noch wichtiger – auf welchen aerodynamischen Erkenntnissen (oder vielleicht auch nur Hypothesen) basieren eigentlich dessen Vorstellungen und Berechnungen? Transparent ist das für mich gar nicht. Welche Optionen kann der Macher danach beim Erarbeiten eines neuen Designs noch einfließen lassen? Und sich wie weit von der Norm (welcher Norm?) entfernen?

Seit kurzem weiß ich, wie ich sogar Opfer eines nicht optimalen (oder nicht optimal gefütterten) Programms geworden bin. Auf dem Monitor sah das einzelne Profil noch völlig überzeugend aus: Lauter Profil-Linien, herrlich glatt aus dem Maximum bis ins Achterliek gestrakt. Am Ende konnte das danach gefertigte Segel meine Wünsche für den dafür bestimmten Windbereich so nicht erfüllen. Umso wichtiger kann jetzt meine Rückmeldung als Beitrag zur Fortentwicklung dieses Segels werden.

Der entscheidende Unterschied in einer Standard-Klasse

Ja, es bleibt doch ein etwas schwieriger Weg bis zur Erfüllung individueller Wünsche eines Regatta-Seglern. In der Folkeboot-Klasse gab es dazu eine geraume Zeit den Ehrgeiz, die exakte Biegekurve von Holzmasten zu ermitteln und die beim einzelnen Besteller abzufragen. Das war mit großem Aufwand des Eigners verbunden und unterblieb entsprechend schnell. Zudem zeigte sich, dass die Trimmmöglichkeiten auf fast allen Booten ausreichten, um bei fast jedem Mast mit einem standardisierten Großsegel richtig zu liegen.

Die Rolle jedes Nutzers wird sich dennoch weiter ändern – u.a. mit seinem gewonnenen Wissen. Ich möchte die Zeit erleben, wo er dem Macher gut erklären kann, was er eigentlich braucht und wozu. Denn unser Sport tritt nicht auf der Stelle. Er wird mindestens so komplex bleiben, kann aber womöglich durch Wissensvermittlung – bitte auch von unseren Segelmachern – für alle noch ein wenig transparenter werden.



Foto:Sandra Denker

Noch ein letztes Beispiel für die anhaltende Differenzierung von Segeln – Prof. Milgram lässt wieder grüßen! Denn schon vor über 50 Jahren gab es diese aufkommende Spezialisierung bei Spinnakern – in Vormwindsegel und Raumwindsegel. Das wohl traurigste Beispiel, das mir dazu als Regatta-Ergebnis einfällt, betrifft die Crew des 12ers „Vim“, die vor dem letzten Raumgang im letzten entscheidenden Race in Führung vor „Columbia“ lag und die Ausscheidung zum amerikanischen Verteidiger doch noch versammelte, nur weil die Crew ihre zwei farbgleichen, aber unterschiedlichen Spinnaker von Hood verwechselte und den falschen hochzog – „Big Harry“ statt „Little Harry“.

Differenzierung bei Regattasegeln im Sinne der Anwender war und ist eine Daueraufgabe: Wie schafft es der Segelmacher, die Bedürfnisse der Regattasegler zu erkennen und zu bedienen? Bei Spinnakern z.B. haben sie das Problem bereits vor mehr als 50 Jahren erfolgreich und unterschiedlich angegangen. Heute jedoch konzipieren sie fast keine neuen symmetrischen Segel mehr. Der Druck zur Innovation liegt beim Bau von stabilen Gennakern.

Wieder lockt der Fahrtensegler-Preis

von Jan Hinnerk Alberti, BLY VIOL, F GER 1100

Die neue Saison naht mit Riesenschritten. In den WhatsApp-Gruppen werden am laufenden Band Bilder ausgetauscht: von beeindruckenden Winter-, Ausbau oder Restaurationsprojekten der Fahrtensegler und von den ersten gekrante Booten, die zurück im Wasser sind.

Was wird die neue Saison bringen? Welche Möglichkeiten werden wir als Fahrtensegler haben? Können wir unsere geplanten Törns vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie durchführen? Sicherlich ist die aktuelle Situation schwierig. Das Wichtigste ist, dass wir gesund bleiben und auch andere nicht gefährden. Dies spricht dafür, die Häfen nicht zu früh zu öffnen! Andererseits kann das Fahrtensegeln unter bestimmten Voraussetzungen auch als besonders sicheres Reisen angesehen werden, sodass im Grunde nicht viel dagegen sprechen muss, mal wieder eine besondere Reise mit dem Folke zu unternehmen! Beim Segeln sind wir schließlich an der frischen Luft und können auf See und vor Anker besonders gut auf Abstand achten.

Was wird wohl aus dem gerade frisch ins Leben gerufenen Fahrtensegler-Preis werden? Die verdienten

Gewinner des Jahres 2020 sind im Rahmen der Online-Mitgliederversammlung ausgezeichnet worden, aber eine würdige Preisübergabe konnte noch nicht stattfinden. Dies soll natürlich nachgeholt werden, sobald die Bestimmungen es zulassen. Möglichkeiten/Anlässe wären im Rahmen des Folkeboot-Treffens in Arnis am 5./6. Juni oder im Rahmen der Eichhorn-Regatta am Bodensee gegeben. Man wird sehen, ob diese Pläne in die Tat umgesetzt werden können...

Mit dem Saisonbeginn möchten wir den Fahrtenseglerpreis 2021 eröffnen und alle Folkies ermutigen und auffordern, uns im Laufe der Saison ihre Törnberichte einzureichen. Die Ausschreibung findet ihr in diesem Artikel (siehe Kasten). Bewerben könnt Ihr Euch mit einem Törn aus 2020 oder aus der kommenden Saison. Wenn ihr von bemerkenswerten Touren anderer Segler hört, schlägt auch gerne diese Touren für eine Teilnahme am Fahrtenseglerpreis vor, wir freuen uns wieder auf viele schöne Bilder, Logbücher und Berichte aus der Szene der Fahrtensegler!

Bewerben können sich alle Folkeboot-Segler; Einsendeschluss ist der 15. September 2021.

Fahrtenseglerpreis der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V. (DFV)

§ 1 Preise

Ausgezeichnet werden jährlich zwei besondere Reisen mit dem Nordischen Folkeboot. Jede(r) Preisträger(in) erhält eine Gravur auf einem hochwertigen Wanderpokal. Darüber hinaus wird ein Einkaufsgutschein bei einem namhaften Bootsausstatter in Höhe von 500,00€ je ausgezeichneten Crew vergeben. Über die Höhe des Gutscheins für das Folgejahr entscheidet ggf. der Vorstand der DFV nach Haushaltslage.

§ 2 Teilnahmeberechtigung

Einer der beiden Preise wird jährlich an Mitglieder der DFV vergeben. Der andere Preis kann auch an Nichtmitglieder vergeben werden, wenn diese mit einem Nordischen Folkeboot eine erwähnenswerte Reise unternommen haben. Die DFV möchte damit unabhängig von einer Mitgliedschaft in der Klassenvereinigung besondere Leistungen für die Bootsklasse würdigen.

Eigene Bewerbungen oder Vorschläge von Mitgliedern der DFV sind jährlich bis zum 15.09. an den Fahrtensegler/die Fahrtenseglerin einzureichen. Neben Reisen aus der abgelaufenen Saison können auch Reisen aus dem Vorjahr eingereicht werden. Ein Formblatt für die Bewerbung ist bei der DFV erhältlich, muss jedoch nicht zwingend verwendet werden.

Die Bewerbung bzw. der Vorschlag soll enthalten:

- Bootsnamen, Segelnummer und Heimathafen
- Eigner/Segel-Verein und Kontaktdaten für Rückfragen
- Namen der Crewmitglieder bzw. von Steuermann/Steuerfrau
- Ausgangspunkt und Reiseziel oder angelaufene Häfen
- Törn-Dokumentation/-Beschreibung

§ 3 Kriterien der Preisvergabe

Bei der Vergabe der Preise werden mehrere Kriterien berücksichtigt. Dabei sind die Dauer des Törns oder die gesegelte Strecke zu würdigen, diese Aspekte stehen aber nicht im Vordergrund. Vielmehr gehen in die Gesamtwertung folgende Wertungsbestandteile zu gleichen Teilen ein:

- Dokumentation und Nachvollziehbarkeit des Törns
- Sicherheitsaspekte/Seemannschaft
- Seglerische Leistung unter Berücksichtigung der Crew-Erfahrung
- Kreativität und Originalität des Törns
- Umweltgesichtspunkte/Nachhaltigkeit/Suffizienz

§ 4 Wahl der Sieger/Jury

Die Betreuung des Fahrtenpreises und der Jury sowie die Auswertung der Wahl ist Sache des Fahrtenobmanns/der Fahrtenobfrau der DFV oder eines vom Vorstand bestimmten Vertreters. Die Sieger werden durch Wahl ermittelt. Stimmberechtigt sind Mitglieder des Vorstandes sowie die Flottenobleute der DFV. Jedes Mitglied der Jury hat eine Stimme. Die eingereichten Törns werden der Jury innerhalb von 14 Tagen nach Ende der Bewerbungsfrist zur Abstimmung vorgelegt.

Die Stimmabgabe erfolgt schriftlich oder per E-Mail. Dafür sind die eingereichten Törns entsprechend der in § 3 genannten Kriterien mit Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) zu bewerten. Bei der Auswertung der Wahl werden die bis zum 15.10. des Jahres eingegangenen Stimmen berücksichtigt. Die beiden Törns mit der besten Note gewinnen. Bei gleicher Note in der Gesamtwertung entscheidet das Los über den Gewinner.

§ 5 Preisvergabe

Die Sieger werden vor der Preisübergabe benachrichtigt. Die Übergabe der Wanderpreise und der Gutscheine erfolgen auf der ordentlichen Mitgliederversammlung nach Saisonende. Preise können nur vergeben werden, wenn Eigner bzw. Eignerin des Bootes oder ein Crew-Mitglied anwesend sind. Nur in begründeten Fällen soll der Preis auch von anderen Personen stellvertretend für die Crew entgegengenommen werden können. Die beiden ausgezeichneten Törns sollen auf der Mitgliederversammlung kurz vorgestellt und die auf den weiteren, vorderen Plätzen rangierten Reisen kurz erwähnt werden.

§ 6 Gravur und Verbleib des Wanderpreises

Der Wanderpreis wird möglichst mit der fertigen Gravur an den/die Preisträger(in) übergeben. Die Sieger erhalten zusammen mit dem Wanderpreis und dem Gutschein auch die Statuten zum Wanderpreis. Sie werden darauf hingewiesen, dass die DFV die Gravur zur Verfügung stellen wird, sofern dies noch nicht erfolgt ist. Der Wanderpreis verbleibt bis zur nächsten Vergabe beim Preisträger. Er ist möglichst 4 Wochen vor der nächsten Vergabe, spätestens jedoch zur Übergabe an den/die nächste(n) Preisträger(in) zurückzugeben.



Foto: Jan Hinnerk Alberti

Dem Folkeboot ein langes Wettbewerbsleben gesichert

von Andreas Christiansen, F GER 308 SOL-LIE

Am 12. Februar 2021 verstarb Gerd Kall, langjähriger freiberuflicher DSV Chefvermesser für IOR und ORC, Ehrenmitglied des Flensburger Segel-Club und begeisterter Folkebootsegler und Eigner im Alter von nur 82 Jahren.

Gerd kam als Mittelmann 1982 in die Crew meiner 3. Sol-Lie F-GER 406, einem Dittrich GFK Ausbau. Anlässlich unserer häufigen Teilnahme am Goldpokal und immer wiederkehrenden Diskussionen um regelgerechte Features dänischer Konkurrenten kam schnell sein Unverständnis darüber auf, dass die vom Skandinavischen Seglerverband verwaltete Klasse sich ihre Regeln lediglich auf Dänisch gab, welches sich als klarer Nachteil für alle Nicht-Dänen erwies.

Als ich dann den Vorsitz der DFV übernahm, bot mir Günter Ahlers – seinerzeit Chefvermesser für Einheitsklassen im DSV und mein Freund – an, die Bauvorschriften neu aufzusetzen und die Verwaltung der Klasse in eine gemeinsam von allen nationalen KVs getragene Institution zu überführen. Doch da gab es die nicht zu unterschätzende Hürde der auf Dänisch verfassten Klassenregeln. Schnell konnten Günter und ich Gerd

dafür gewinnen, die Klassenregeln ins Englische zu übersetzen. Das war dann für Günter die Basis, jedermann verständliche Bauvorschriften zu verfassen.

Für die gemeinsame Verwaltung gründeten wir die NFIA, deren Regularien wiederum von der International Dragon Association (IDA) „abgeguckt“ waren und sich dort bewährt hatten. Günter, Gerd und ich hatten Glück, dass alle nationalen KVs dieser neuen Struktur zugestimmten. Auch die Dänen und der Skandinavische Seglerverband!

Damit wurde unsere Klasse zu einer anerkannten internationalen Klasse mit einer der strengsten Bauvorschriften unter den Einheitsklassen. Wir haben es aber vor allem auch Gerd Kall zu verdanken, dass er mit seinem Sachverstand als Vermesser, gepaart mit seiner Kenntnis der Dänischen Sprache, die Vorlage für Günter Ahlers schuf. Sie sichert unserem Folkeboot ein langes Leben, in dem ein Wettbewerb Alt gegen Neu gesichert bleibt, wie es meine 4. Sol-Lie GER 308 (gelegentlich noch) zeigt. Bitte behaltet Gerd Kall mit mir in dankbarer Erinnerung.

Folkeboot-Sternfahrt nach Schleimünde auch für 2021 geplant

Schon seit mehreren Jahren machen sich im Spätsommer Folkeboote von den Flotten an der Ostsee auf die Reise nach Schleimünde. Der Hafen direkt hinter der Einfahrt in eines der schönsten Segelreviere in Schleswig-Holstein ist ein Geheimtip unter Seglern. Der Hafen ist nur auf dem Wasserweg erreichbar und bietet alle nötigen Versorgungsmöglichkeiten. Außerdem bietet er sich optimal als Zwischenstop bei Reisen in die dänische Südsee an. Darüber hinaus ist er mit einem schönen Tagestörn sowohl aus der Flensburger Förde, als auch aus Schleswig, Eckernförde und Kiel sowie auch aus dem südlichen Dänemark erreichbar.

In diesem Jahr ist die Sternfahrt wieder fester Bestandteil der Saison. Das Treffen ist für das Wochenende 31.07./01.08. geplant. An- und Abreise erfolgen in kleineren Flotillen oder in Eigenregie. Die Flottenobleute in den benachbarten Revieren werden als Ansprechpartner alle weiteren Informationen weitergeben. Am Samstagabend ist ein gemeinsames Grillen

geplant, zu dem jeder etwas beisteuert. Einige Crews treffen aber sicherlich bereits im Tagesverlauf oder sogar am Freitag ein, sodass wir hoffentlich eine tolle Folkeboot-Atmosphäre in dem kleinen Hafen haben werden. Eine Anmeldung ist nicht zwingend erforderlich, aber zur besseren Planung und ggf. zur Abstimmung der Anreise erwünscht. Bitte meldet Euch bei unserem Flottenobmann an der Flensburger Förde, wenn Ihr kommen möchtet oder noch weitere Informationen benötigt.

So erreicht Ihr Jan Hinnerk

Mail: alberti@ujh-online.de

Telefon: +49 170 2865496



Foto: Thoma Lyssewski

Wintertreffen per WhatsApp

Virtueller Klönschnack in Corona-Zeiten

von Matthias Seipel, F GER 980

Es ist Januar und kalt, draußen liegt Schnee und es weht eine steife Brise aus Nordost. Perfektes Wetter für einen Grog im wohlig warmen Wohnzimmer und perfektes Timing für ein Folkie Wintertreffen. In Coronazeiten natürlich virtuell.

Seit langem schon existiert eine WhatsApp-Gruppe passionierter Folke Fahrtensegler an der Ostseeküste. Im Sommer ist es eine prima Plattform, um sich kurzfristig in der dänischen Südsee oder der Schlei zu verabreden. Im Herbst, wenn die Boote an Land verschwinden und in den Winterschlaf geschickt werden, ebbt es mit den Nachrichten in der Gruppe meist ab, bevor es im Winter wieder aktiver wird und man sich den ein oder anderen Tipp für die notwendigen Winterarbeiten abholt und eben auch den ein oder anderen Neujahrsgruß verschickt.

In diesem Winter war ein besonders willkommener Gruß dabei: Ole schrieb, er hätte uns gern zum Klönschnack und Glühwein nach Kiel eingeladen, das ginge aber in diesem Jahr nicht. Also lud er uns zu einem virtuellem Treffen ein.

Gesagt, getan! Wenn schon nicht persönlich, dann wenigstens am Computer. Also hat es sich jeder zu Hause gemütlich gemacht und sich eingeloggt. Technische Schwierigkeiten gab es nicht – schließlich ist in diesem Home Office Winter fast jeder mit Videokonferenzen per Du.

Schnell war das Eis gebrochen, nachdem sich jeder mit ein paar zuvor verschickten Bildern, die dann live eingeblendet wurden, noch kurz vorgestellt hatte. In dieser Gruppe sind Segelnummern übrigens tabu, denn jedes Schiff hat seinen Namen und seine Seele, es ist also Erik mit POMMERY oder Jule und Thomas mit LORD JIM.

Zu zwölf waren wir zusammengeschaltet, zum Teil mit Kind und Kegel, wie man an der Küste so schön sagt, und die Zeit verging wie im Fluge. Ob Holzboot oder GfK Klassiker, die Themen reichten von „Wo sind eurer Lieblingshäfen?“ und „Was habt ihr im Sommer vor?“ über nützlichen Tipps zur Navigation, Lichterführung bis hin zur Mastbiegekurve von Alu- und Holzmasten.

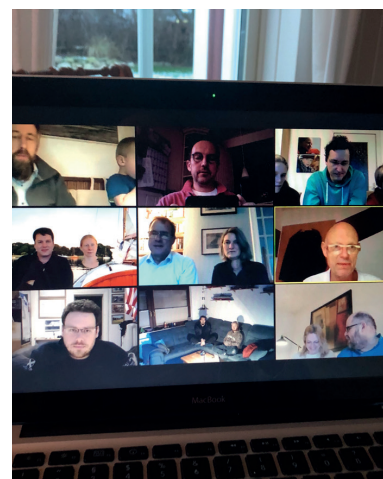


Foto: Matthias Seipel

Natürlich durfte auch das Thema Folketreffen im Sommer nicht fehlen.

Es wird kleiner ausfallen müssen in diesem Jahr, doch wir wollen versuchen, uns ganz ungezwungen zu treffen. Jeder bringt mit, was er braucht und die Musik kommt aus dem Bluetooth Lautsprecher. Idee ist, sich wieder in Arnis zu treffen und zwar am 5./6. Juni. Jetzt gilt es Daumen zu drücken, dass uns Corona keinen weiteren Strich durch die Rechnung macht! Damit aus den virtuellen wieder persönlichen Treffen werden.

Internationale Deutsche Meisterschaft beim Konstanger Yachtclub vom 11. - 18. September 2021

Vor dem Kloster durch den Trichter

von Erika Beyerle, F GER 220 BACCHUS

Vierzig Jahre nach der ersten Deutschen Meisterschaft am Bodensee soll 2021 die Meisterschaft wieder zu demjenigen Verein zurückkehren, der auch 1981 schon der Ausrichter war: der Konstanger Yachtclub. Vom 11. bis 18. September wird der Hafen an der Konstanger Seepromenade hoffentlich bevölkert sein mit lauter Folkebooten, während die Villa Prym mit ihrer Terrasse und der ehemaligen Parkanlage zwischen Haus und Hafen die Location für den geselligen Teil werden wird.

Der Konstanger Trichter, vor der Kulisse der Altstadt mit Konzil und Münster, dem ehemaligen Dominikanerkloster und der Jugendstilfassade der vorderen Seestraße, ist ein interessantes Revier: Bei Westwind schnell und mit Binnencharakter, bei Bise (Nord-Ost) kommt die Welle so herein, dass Per Joergensen mal meinte, der Bodensee sei eigentlich eher ein Seerevier.

Und dann kommt noch die Strömung des auftauchenden und an der Rheinbrücke aus dem See fließenden Rheines hinzu. Wäre die Regatta dieses Jahr gewesen, hätten wir jeden Tag zwischen drei und fünf Windstärken gehabt – perfektes Wetter also.

Hoffen wir, dass sich nächstes Jahr nicht nur das Wetter am See von seiner besten Seite zeigen wird, sondern auch die Pandemie der Geschichte angehört!

Auf der Seite www.kyc-konstanz.de finden sich nach und nach weitere Informationen zur Veranstaltung, sowie sie verfügbar werden.

Der Konstanger Yachtclub würde sich freuen, ein großes Feld einer lebendigen Regattaklasse zu Gast zu haben!



Foto: Tatjana Widmer



Foto: Angela Kausche



Foto: Marcus Mohring

Meine erste Folkebootregatta

von Hartmut Papenthin, F GER 508

Was für ein Jahr!

Nein, ich meine diesmal nicht dieses komische Virus, sondern meine erste „richtige“ Folkebootregatta. Seit 2011 nehme ich mir vor, mindestens die Mittwochsregatten mitzumachen – aber Schwamm drüber. Mein Boot GER 508 hat da mehr Erfahrung und schon mal am Sessan Cup im SV03 in 2014 teilgenommen. Aber die Rolling Home Regatta beim SC Ahoi war in der Kombination eine Premiere. Und das alles mit 12 Stunden Vorlauf.

Am Freitagabend haben wir im PYC (auf Abstand) auf der Terrasse die Qualifikation von Svenja Weger für Tokio 2021 „gefeiert“. Im Laufe des Abends philosophierten wir über den ausgefallenen Opti Team Cup, der traditionell an diesem Wochenende hätte stattfinden sollen, aber leider schon im August abgesagt werden musste. So wurde es nichts mit 16 internationalen Top Optimistenteams aus der ganzen Welt. Als Alternative bot sich die Rolling Home an. Fehlten nur noch zwei Mitseglerinnen und die Meldung sowie die Bordverpflegung. Meine Tochter Gesa und ihre Trainerin Chiara, zwei mit allen Wassern ge-

waschenen Laserseglerinnen, waren schnell rekrutiert. Katharina legte noch ein gutes Wort für eine Last-Minute-Meldung bei ihrem Vater und Wettfahrtleiter ein und so fanden wir uns 12 Stunden später am Samstagmorgen bei bestem Segelwetter auf dem Steg ein.

Ich habe mich im Wesentlichen um den Gewichtstrimm und die Bordverpflegung gekümmert und war irgendwie erwartungsfroh, wie das wohl alles werden wird. Gesa an der Pinne, Chiara war für die Taktik zuständig (schließlich ist sie dafür als Vize Europameisterin im Laser Radial prädestiniert) und beide mit wirklich sehr gutem Timing an der Startlinie.

Erste Wettfahrt: Alle Haudegen der Folkebootflotte Berlin am Start. Links raus, aber irgendwie stimmt was mit der Höhe nicht. An der Luvtonne liegen wir gar nicht so schlecht, aber im Folkeboot führt eine Doppelwende dazu, dass wir uns am Ende des Feldes wiederfinden. Neben uns ist zu dem Zeitpunkt noch Andreas Haubold, am Ende ist er im ersten Drittel und wir immer noch hinten. Die zweite Wettfahrt verläuft ähnlich.

Dann schauen wir mal, ob das Abpumpen des vielen Bilgenwassers etwas bewegt. Wir werden gefühlt ein wenig schneller, aber müssen trotzdem fast alle ziehen lassen. Am zweiten Tag – die Verpflegung ist auf jeden Fall besser als unser Speed – schaffen wir es, ein paar mehr Boote hinter uns zu lassen. Zwischendurch taucht kurz Thomas Metzger neben uns auf, der uns Raum gewähren muss. Am Ende aber wieder die gewohnte Reihenfolge. Er vorne und wir hinten.

Was haben wir gelernt?

Die Verpflegung war tippitoppi, die Segel könnten ein wenig neuer sein und ein Verklicker wäre beim nächsten Mal auch nicht schlecht. Jetzt noch die vielen Gegenstände rausräumen (nein, Polster waren keine mehr drin und der Außenborder liegt seit Jahren im Lager...). Das macht ggf. ein wenig zu viel Körpergewicht des Smutjes wett. Und unbedingt Teamkleidung anschaffen. Das macht bestimmt schnell. Wir freuen uns auf das kommende Jahr und ich melde mich vorher nochmal bei Gunther, damit er mir noch ein paar Tipps und Tricks verrät.

Sessan Cup 2022

Wer erinnert sich nicht an den letzten Sessan Cup 2014!

Über 150 Segler:innen aus Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Schweden, Ungarn und Deutschland segelten in Teams von je zwei Booten auf dem Wannsee um den kleinen Silberbecher.

Organisiert und ausgetragen wurde der Cup vor 7 Jahren von der Segler Vereinigung 1903 Berlin.

2022 will der Royal Lymington Yacht Club in Großbritannien diesen internationalen Teamcup der Folkeboote austragen. Gesegelt wird auf der Christchurch Bay, Solent UK. Termin ist der 19. - 22. September 2022. Am 17. und 18. September finden der UK National Championship und der Walcon Cup statt.

Mehr Informationen: <https://www.folkboatsessancup.com/>

Berichte für die folkenews nicht vergessen!

Zugegeben – dieser Aufruf kommt vielleicht zu einem nicht ganz so passenden Zeitpunkt. Denn angesichts der anhaltenden Corona-bedingten Regatta-Absagen mag eine Erinnerung an Berichte über das sportliche Geschehen auf dem Wasser etwas befremdlich wirken. Aber: Segler sind bekanntermaßen Optimisten. Und deswegen sollten wir davon ausgehen, dass wir in diesem Jahr doch noch viele spannende Segelwettkämpfe auf den Binnen- und Seereviere erleben werden. Da wäre es doch schade, wenn anschließend nichts darüber in den folkenews zu finden ist. Deswegen an dieser Stelle die dringende Bitte an alle Flotten und Vereine: denkt bei jeder Regatta rechtzeitig daran, einen Artikel und Fotos für das Magazin der DFV zu organisieren.

Es gibt die unterschiedlichsten Wege: Vielleicht gibt es beim Veranstalter einen Pressewart oder jemanden, der einfach gerne schreibt und fotografiert. Oder es wird jemand festgelegt,

der im Anschluss an die Veranstaltung einen kurzen Bericht schreibt. Viele Jahre war es zum Beispiel Tradition, diese Aufgabe dem Fünftplatzierten jeder Regatta anzuvertrauen. Das hat nicht nur einen zusätzlichen Anreiz geschaffen, schnell über die Ziellinie zu kommen – es hat den folkenews auch tolle Regattaberichte beschert.

WICHTIG: Legt es bereits zu Beginn der Veranstaltung fest, wer den Regattabericht schreiben soll. Inhalt und Form des Berichtes – das könnt ihr für euch selbst entscheiden. Die Fotos müssen jedoch druckfähig sein – das gilt vor allem für die Auflösung von mindestens 300dpi. Die Faustformel: Eine Fotodatei im jpg-Format sollte mindestens 1,5 MB groß sein.

Text und Bild könnt ihr formlos an presse@folkeboot.de schicken. Bitte eure Kontaktdaten einschließlich Telefon nicht vergessen; dann können wir uns bei Rückfragen sofort melden.

NFIA-Bericht

Der Vorstand der NFIA (Nordic Folkboat International Association) hat am 18. März getagt (virtuell) und gibt bekannt:

Allgemein

Für die Hauptversammlung im Rahmen des Gold Cups in Tallinn stehen die Themen fest:

- Wahl des Technischen Vorsitzen- den und des Sekretärs/Schatz- meisters
- Aktualisierung/Änderung der Klassenregeln gemäß der Vor- schlagsliste von 2020
- Diskussion über Spinnaker bei internationalen Veranstaltungen

Technik

Der Baum des Folkebootes darf verkürzt werden – wenn sich der Schnitt außerhalb der schwarzen Markierung am Ausleger befindet und das Mindestgewicht von 9 kg eingehalten wird. Das hat das Technische Komitee in Einklang mit den World Sailing Equipment Rules zu einer entsprechenden Frage des dänischen Seglers Andreas Granlund (DEN 666) festgestellt.

Dem Regelwerk entsprechend darf in Regatten von nationalen Flotten nur ein Spinnaker an Bord sein. Der Antrag des finnischen Folke- boot-Verbandes, zwei Spinnaker während des Rennens an Bord zu haben, wird in die Vorschlagsliste der CR-Änderungen/Ergänzungen aufgenommen, die bei der nächs- ten Hauptversammlung behandelt werden sollen.

Veranstaltungen

Der Gold Cup 2021 wird von Kalevi Jahtklubi in Tallinn/Estland für den Zeitraum vom 24. bis 29. Juli 2021 gut vorbereitet. Eine Website (<https://goldcup2021.folkboot.ee>) wird eingerichtet. Die Bekanntmachung über das Rennen ist verfügbar und die Registrierungs- seite wird geöffnet.

Der Club wird spätestens Anfang Juni 2021 informieren, wenn eine Ab- sage der Veranstaltung aufgrund von Covid-19-Beschränkungen notwendig sein wird.

Der nächste Gold Cup kommt wahrscheinlich nach Deutschland. Der Kieler Yacht Club hat beantragt, dass der Gold Cup 2022 während der Kieler Woche im Juni 2022 stattfinden soll.

NFIA und das Gold Cup Committee von Kerteminde Sejlklub haben diesen Antrag bereits genehmigt.

Hangö/Finnland, Marstrand und Halmstad (beide Schweden) haben sich für den Gold Cup 2023 beworben. Die schwedischen Austragungsorte wer- den vom NFIA-Vorstand aufgrund der großen Entfernung von den großen Flotten nur zwei Jahre nach Tallinn/Estland bevorzugt.

Hangö wird von NFIA aufgefordert, sich für 2025 oder 2026 zu bewerben. Für 2024 ist bisher keine Bewerbung eingegangen.

Mit Karacho nach Schweden

von Fabian Moebius, F G 430 VIA MEA

Eigentlich war für den Sommer 2020 geplant gewesen, mit Kameraden vom Seglerverein Stössensee an der Regatta „Rund Bornholm“ teilzunehmen. Die Hansesail fiel jedoch infolge der Corona-Pandemie aus und wir beschlossen, mit dem eigenen Boot zu segeln. Da die Kanalfahrt über Stettin immer Urlaubst- tage kostet, bis man die Ostsee erreicht, und auch nicht klar war, ob man durch Polen würde reisen dürfen, haben wir dieses Jahr zum ersten Mal unser Folkeboot G430 Via Mea von Andreas Haubold, dem Inhaber der Folkebootcentrale in Berlin, zu Yachtservice Pohl in Rostock trailern lassen.

Wir haben Via Mea 2013 erworben und sind 2014 von Berlin via Stettin rechtsherum rund Rügen, 2015 rund Bornholm, 2017 nach Zingst und 2019 linksherum rund Rügen gesegelt. Aus- gerüstet ist das 1979 auf Kiel gelegte Boot mit einem 2,5-PS 4-Takt Langschaftmotor, einem Fahrtengroßsegel mit Rutschern und Reffreihe von Heino Haase und einem verkleinerten Groß- segel sowie zwei Vorsegeln. Neuerdings gibt es Logge und Echolot. Zur Sicherheitsausrüstung gehören Tabletten gegen Seekrankheit, Automatikwesten, ein DSC-GPS-Handfunkgerät, der Nico Signalgeber und zwei rote Signalraketen. Statt einer schweren und sperrigen Rettungsinsel hatten wir 2020 einen Notrufsender an Bord, der via Satellit das MRCC Bremen alar- miert (Personal Location Beacon von ACR „ResQLink“, regist- riert auf die MMSI des Handfunkgeräts). Navigiert wird mit der Wärsilä App auf einem wasserdicht ein- gehüllten iPad und NV Karten.

Am 3.7.2020 ging es nach der Arbeit mit dem Zug nach Ros- tock. Vom Bahnhof lief ich eine Stunde zur Marina Pohl, zum Glück mit leichtem Gepäck. Der Mast stand bereits und ich bereitete das Boot vor und kaufte ein. Am nächsten Tag kam mein Freund Martin und wir segelten nach Warnemünde. Zu unserer Freude fanden wir noch einen sehr schönen Liegeplatz am Alten Strom beim Warnemünder Segelclub. „Hau!“ hatte beim Maststellen den Verklicker nicht gefunden. Da es in Ros- tock-Warnemünde keine Mastleiter gab, ging es mit geliehenem Bootsmannstuhl ins Masttop. Leider war für die nächsten Tage Starkwind W mit 25-40 kn angesagt. Nach zwei Tagen Warten und viel Regen wollten wir es dann am dritten Tag wissen und fuhren gerefft raus. Es war sehr eindrucksvoll. Nach drei Tagen hatte der Wind etwas nachgelassen und wir sind länger auf der Ostsee gesegelt und haben Boje über Bord Manöver geübt. Zum Lossegeln war es aber noch zu ruppig.

Am 8.7.2020 ging es endlich bei Sonne, W 20 kn und Welle 1,5 m los, zunächst raumschots nach Prerow. Beim Hinabreiten der Wellen zeigte die Logge maximal 8,6 kn. Ein Schweinswal hatte dennoch keine Probleme uns dicht hinter dem Heck zu folgen. Von Darsser Ort ging es platt vor Laken mit ausgebaum- ter Fock mit 8 kn Richtung Nordspitze Hiddensee. Wir passier- ten den Dornbusch und Kap Arkona. Im Nachhinein erfuhren wir, dass an diesem Abend ein Einhandsegler am Dornbusch gestrandet war. Da Wind und Welle auf die Hafeneinfahrt von Lohme standen, ging es nach Glowe.



Rauschefahrt vor dem Darss: 2 t Wasser müssen weg



Fahrten

Für die 65 nm brauchten wir neun Stunden. Am nächsten Morgen fuhren wir sehr früh los, um bei abnehmendem und nach NO drehendem Wind mit Flaute ab Mittag möglichst weit zu kommen. Um 13:00 Uhr war der Wind in der Prorer Wiek endgültig weg. Im Schnürregen motorten wir die restliche Strecke nach Thiessow (32 nm). Morgens regnete es immer noch in Strömen. Um 10:00 Uhr wurde bei NO 15-20 kn der Regen weniger und wir fuhren platt vor Laken mit 7 kn über den Greifswalder Bodden. Im Strelasund drehte der Wind von NO auf O und dann SO, sodass wir weiter mit ausgebaumter Fock fahren konnten. Bei Neuhoof war, wie von der Wetterapp Windy vorhergesagt, der Wind weg, sodass wir die Segel aufrollten und motorten. Als wir Steinort auf Drigge passierten, fing es an, stark zu regnen und es wehte schlagartig kräftig aus NO, also genau von vorn. Mit dem 2,5 PS Außenborder konnten wir keine ausreichende Fahrt Richtung Ziegelgrabenbrücke gegen 25 kn Schauerböen machen. Nachdem der Versuch sofort Segel zu setzen daran scheiterte, dass es nicht gelang die Mastrutscher einzufädeln, ging es zum Segelsetzen ein Stück zurück in die Windabdeckung. Inzwischen hatten wir die Brückenöffnung um 15:20 Uhr verpasst. Daher kreuzten wir zum Dänholm und machten dort vorübergehend im Hafen fest. Im Windschutz schafften wir es dann mit 3 kn Fahrt unter Motor um 17:20 Uhr durch die Ziegelgrabenbrücke. Klitschnass fanden wir einen sehr guten Liegeplatz in Stralsunds wegen schlechten Wetters überfüll-



In Kloster am Hafenrand mit freiem Blick auf den Vitter Bodden

ter City Marina. Insgesamt sind wir in der ersten Woche an drei Tagen 120 nm gesegelt. In Stralsund ging Martin abends von Bord und fuhr zurück nach Berlin.

Woche 2: Chillen in Kloster auf Hiddensee

Am 11.7.2020 kam mein 20-jähriger Sohn aus Berlin zum „chillen“ auf Hiddensee. Wir blieben am nächsten Tag in Stralsund und liefen kreuz und quer durch die schöne Altstadt. Am Montag, 13.7.2020, ging es frühmorgens nach Hiddensee. Für die 16 nm brauchten wir bei NW 15-20 kn knapp drei Stunden. Die letzten 500 Meter unter Motor gegenan waren aufgrund der Untermotorisierung wieder spannend, aber wir schafften es mit 2 kn nach Kloster in den Hafen, wo wir einen sehr schönen, boddenseitigen Liegeplatz neben einem zweiten Folkeboot mit freiem Blick nach Osten auf den Vitter Bodden fanden. Das Wetter war zunächst durchwachsen. Beim Spaziergang zur Steilküste des Dornbuschs konnten wir

mit mulmigem Gefühl sowohl vom Leuchtturm als auch vom Strand aus die hier einige Tage zuvor gestrandete Sagitta 20 betrachten. Mit gemieteten Rädern fuhren wir zur Südspitze Hiddensees, dem Gellen, wo uns die Mücken heftig quälten. Als nach der Wochenmitte die Sonne richtig schien, überwandten wir uns und badeten einmal täglich in der 18 °C-kalten Ostsee. Wir bekochten uns die ganze Zeit selbst. Freitags fuhren wir morgens zurück nach Stralsund. Das Ablegen war durch die geringe Wassertiefe vor der Box erschwert. Nachdem wir freigekommen waren, motor-ten wir bei Wind N 3 kn Richtung Stralsund. Im Verlauf frischte es auf W 10 kn auf und wir segelten die restliche Strecke. In Stralsund besuchten wir das Ozeaneum und füllten den Proviant und „Tank“ auf, d.h. wir kauften u.a. 4 l Benzin. Am Samstag, 19.7.2020, ging mein Sohn von Bord und fuhr mit dem Zug nach Berlin zurück.

Woche 3: Mit Karacho nach Schweden

Am Sonntag, 20.7.2020, reiste meine Vereinskameradin, eine erfahrene Hochseeseglerin mit mehreren Atlantiküberquerungen u.a. als Skipperin auf großen Yachten, aus Berlin an. Nachdem wir ihr Gepäck verstaut und anhand der Windy-Vorhersage eine Route geplant hatten, legten wir nachmittags ab. Bei Flaute motorten wir zwei Stunden nach Barhöft. Wie auch auf dem benachbarten Gellen, der Südspitze Hiddensees, gab es in Barhöft massenhaft Stechmücken. In Barhöft legten wir am nächsten Tag frühmorgens Richtung Gellensstrom ab. Zunächst motorten wir in der Fahrwinde, kamen dann aber gegen W-NW 15 kn von vorn mit unseren 2,5 PS nur mühsam gegen Wind, Welle und Strom an. Daher setzten wir hinter Tonne 16/17 Segel und kreuzten Richtung Norden. Nördlich des Dornbusch konnten wir auf Halbwindkurs abfallen und passierten das Verkehrstrennungsgebiet North of Rügen und den Windpark östlich. Bei W 20 kn und Welle 2 m segelte das Schiff ungerefft 7-8 kn. Nach 12 Stunden erreichten wir den kleinen Hafen Smygehamn in der schwedischen Provinz Schonen (67 nm). In der Hafeneinfahrt fielen die Segel und wir glitten in eine der vielen freien Boxen.

Im Bug fand sich sehr viel Wasser, für das es keine Erklärung gab. Die Wetterapp Windy sagte für die nächsten Tage keine Winddrehung auf N oder O voraus. Damit wäre die Rückkehr nach einem Abstecher nach Bornholm nicht möglich gewesen. Am nächsten Morgen setzten wir im Hafen Segel und fuhren diesmal gerefft bei W 20-25 kn mit halbem Wind und Sonne mit 7-8 kn Richtung Rügen. Einzelne Wellen waren 3 m hoch. Das Boot segelte trotz Wind und Welle trocken und sicher. Die initiale Skepsis und

Sorge meiner Mitseglerin verwandelte sich in euphorische Begeisterung, wie gut das kleine Schiff mit diesen Bedingungen fertig wurde und wie „jollig“ es dabei segelte. Nach Passage des Königstuhls erreichten wir nach 9 Stunden mit einer einzigen Wende Sassnitz, wo im Hafen die Segel fielen (60 nm). Im strömenden Regen fanden wir nach einigem Suchen eine freie Box. Als Belohnung für die Aufregungen des Tages gönnten wir uns einen Restaurantbesuch. Im Bug fand sich erneut unerklärlich viel Wasser. Am nächsten Tag frühstückten wir gemütlich, setzten am Pfahl Segel und legten vormittags Richtung Selliner See ab. Nach Passage des Thiessower Hakens baute sich im Greifswalder Bodden die übliche steile Welle auf, in der wir kreuzten. Auf Lecksuche kroch ich in den Bug und entdeckte, dass sich am Steven mit jedem Eintauchen in die Welle ein Wasserstrahl ins Boot ergoss. Ich verschloss das Loch, das von einer fehlenden Schraube des Stevenbeschlags oberhalb der Wasserlinie stammte, mit Teroson Dichtband. Wir passierten bei W 15 kn den Zicker und kreuzten dann Richtung Selliner See. Die Landschaft am Zicker war sehr pittoresk und der Wasserwanderrastplatz am Selliner See sehr schön gelegen und gepflegt. Die Schmalspurbahn „Rasender Roland“ fuhr am Hafen vorbei. Wir machten noch einen längeren Spaziergang zur Seebrücke und entlang der beeindruckenden Steilküste. Am 23.7.2020 legten wir vormittags in Sellin unter Segeln Richtung Pudde-min, das wir bei W 10-15 kn nach Passage des schmalen und verwinkelten Fahrwassers um 18:00 Uhr erreichten, ab. Der freundliche und engagierte Hafenmeister verkaufte lokale und selbstgemachte Speisen. Am nächsten Tag waren Gewitter und Schauerböen vorhergesagt. Wir machten daher einen Hafentag.



Von oben nach unten:
Die Kombüse; Mitsegler Lando;
Vor Sellin in der Prorer Wiek;
Mitseglerin Melanie



*Smygehuk in Schwedens
Provinz Schonen*



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 **folke**news)
- 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 Schlöbhm
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



Mitsegler Martin



Leckreparatur mit Teroson Dichtband

Ein langer Spaziergang führte uns u.a. nach Schabernack und zum Geburtshaus Ernst-Moritz Arndts. Am 25.7. legten wir um frühmorgens bei SW 5 kn unter Segeln ab. Um 10:00Uhr erreichten wir das prognostizierte Flautenfeld im Bodden und ließen uns treiben. Um 14:00Uhr setzte wie erwartet Wind S 10kn ein und wir erreichten kreuzend um 17:00Uhr unter Segeln die Marina Kröslin. Wir waren in der dritten Woche an fünf Tagen 209 nm gesegelt. In Kröslin bereiteten wir das Boot zum Mastlegen und Kranen vor. Am nächsten Morgen ließ uns das bestellte Taxi im Stich. Kaum standen wir am Straßenrand, hielt schon ein freundlicher Autofahrer auf dem Weg zur Lürssen-Werft und brachte uns nach Wolgast zum Bahnhof, von wo wir mit dem Zug nach Berlin fuhren. Haubold Yachting holte Via Mea am nächsten Tag in Kröslin ab und wenig später schwamm das Schiff wieder im Stössensee.

Es war eine alternative Rund-Rügen-Tour mit sehr viel Segelspaß. Alle drei Mitsegler und der Skipper kamen voll auf ihre Kosten. Das Trailern hat sich bewährt, weil mehr Zeit zum Segeln war und mehr Flexibilität in der Routenwahl. Der 2,5 PS-Motor ist zwar sehr handlich, springt immer an und reicht als Flautenschieber, sorgt aber auch für Nervenkitzel, weil er bei mehr als 15 kn von vorn nicht ausreichend Fahrt liefert. Manche Sachen sind dann nicht möglich und es wird auch schnell kritisch, wenn man in schmalen Fahrwassern nicht segeln kann. Nächstes Mal geht es deshalb wieder mit 6 PS los. Die Mastrutscher sind praktisch, um schnell das Großsegel zu hissen, man kann die Rutscher aber nicht in der Keep lassen, weil das zusammengelegte Segel dann sehr viel Windwiderstand bietet. Und wenn man bei viel Wind und Welle schnell das Segel anschlagen muss, dauert es zu lange die Rutscher einzufädeln. Der lang aufgeschobene Einbau von Lot und Logge hat sich gelohnt. Man fühlt sich wohler, wenn man die reale Wassertiefe weiß, und trimmen macht noch mehr Spaß, wenn die Logge es einem dankt.

Morgenstimmung vor Lohme



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

Möhnesee

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

Foto: Martina Klemmt

