

Aufbruch nach dem Sturm

**Segler berichten von Schäden und Wiederaufbau
Folkeboote überall: Touren auf Ost- und Nordsee
Neue Flottenobleute stellen sich vor**



Aktuelles

Klinker-Cup und Folkeboot-Sternfahrt auch dieses Jahr in der dänischen Südsee!

Das besondere Treffen von Folkeboot-Liebhabern in Holz und GFK wird es auch in diesem Jahr wieder geben:



Der Klinker-Cup findet vom **5.-7. August** statt und startet im Hafen von Söby auf Ærø.

Nähere Infos dazu findet Ihr auf Seite 20 in diesem Heft.

Die Folkeboot-Sternfahrt führt uns am **10./11. August** in den Hafen Mommark auf Alsen. Ihr könnt dieses Treffen also mit dem Klinker-Cup verbinden oder auch nur eines der beiden Treffen besuchen.

Wer viel Zeit hat und seinen Sommerurlaub in dieser Region verbringt, kann auch beim Tibbe Memorial Cup vorbeischaun. Vom **23.-25. August** wird es ein großes Folkeboot-Treffen in Kerteminde auf Fünen geben. Die Fahrtensegler sind dort zu einer Geschwaderfahrt um die Insel Romsö eingeladen, während die Regatta-Segler ihre Rennen auf der Kerteminde-Bucht austragen. Am Samstag Abend gibt es ein gemeinsames Treffen aller Folkies und eine kleine „Folkeboot-Messe“ mit Ersatzteil-Flohmarkt und Vorträgen.

Die Einladung zum Tibbe Memorial Cup findet Ihr auf der Seite 14.

Herzlich Willkommen!

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik und Sicherheit

Ein Unglück kommt selten allein	04
Sturm aus Ost über der Ostsee	06
Wir lassen uns nicht unterkriegen	07
Jahrhunderthochwasser und der Wiederaufbau danach ..	08
Ein nordisches Folkeboot und Weltkulturerbe?	16

Flottentalk

Unsere neuen Flottenobleute	10
Zu Gast bei den Folkeboots – Wanderung mit Mitgliedern.	12
Arnisser Folkeboottreffen	12
Sternfahrt der Flotte Bodensee	15

Sport

Folkeboot Training mit Per Jørgensen	13
TIBBE Memorial Cup 2024	14
Interview: Das „Goldene Waffeleisen“	16
Eck-Days 2024	18
Ankündigung zum Klinker-Cup	19
Schleipokal 2024	21

Fahrten

Ein Folkeboot auf Jubiläumsreise	22
Mit Hugin rund Jylland	26

Verein

Impressum	02
Der letzte Törn – Nachruf Hans Christian Steinmüller ..	20
Der Vorstand und die Flottenobleute	27

Titelbild: Sören Witt

folkenews

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

Herausgeber: Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V., www.folkeboot.de

Layout & Druck: Momsen 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 01.09.2024

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.

Moin Liebe Folkebootseglerinnen, Liebe Folkebootsegler,



endlich geht es wieder aufs Wasser und wir haben die dunkle Jahreszeit hinter uns gebracht!

Die Regattasaison ist überall gut angelaufen und wir konnten die ersten Regatten auf vielen Revieren, mit guten Meldezahlen, absolvieren.

Hervorzuheben sind zwei Trainings, die in Eckernförde vor den Eck Days und in Flensburg bei besten Bedingungen stattgefunden haben. Großartig, dass in Flensburg 4 Newcomer Teams ohne große Folkebooterfahrung dabei waren. Insbesondere Jan Hinnerk Alberti gebührt großer Dank für die Organisation, vor allem konnte er mit Per Jørgensen auch noch einen prominenten Trainer gewinnen.

Und wo wir gerade bei Highlights sind: Für den Goldpokal haben wir schon 12 Meldungen deutscher Teilnehmer, vom Bodensee bis Kiel, und stellen damit bereits schon jetzt mehr als ein Viertel aller Starter. Bei den Meldungen für die IDM beim VSAW in Berlin haben wir noch Potenzial nach oben. Deshalb der Aufruf an die Regattasegler unter Euch: Frühzeitiges Melden gibt dem Verein und der Regattaleitung Planungssicherheit. Auch wenn es bis zum ersten Ankündigungssignal noch ein paar Monate sind.

In den Flotten Bodensee, Essen, Flensburg, und Mecklenburg-Vorpommern freuen wir uns über neue Obleute. Alle 4 stellen sich hier in der Folkenews vor. Ich wünsche Euch viel Erfolg bei Eurer Arbeit und bedanke mich für Euren Einsatz.

In dieser Ausgabe könnt Ihr auch wieder zwei tolle Törnberichte der Fahrtenpreis-Gewinner lesen, aber hier ist Vorsicht geboten, beide Berichte regen einmal mehr das Fernweh an. Lasst Euch gern inspirieren und genießt sie, vielleicht auch gewinnen.

in der Pflicht eines Folkeboots bei einem Sundowner!

Zum Redaktionsschluss ist das erste Fahrtensegler-Highlight auch schon wieder Geschichte, und zwar das Flottentreffen an der Schlei mit fast 20 Teilnehmern, welches bei guter Stimmung einen gelungenen abendlichen Abschluss in Arnis fand. Mehr dazu in einer dieser Ausgabe. Glücklicherweise kommen aber noch zwei weitere Höhepunkte, zum einen die „Classic Week“ mit beeindruckenden 28 gemeldeten Folkebooten und der „Tibbe Memorial Cup“ bzw. die „Tibbe Memorial Social“ Regatta in Kerteminde.

In diesem Sinne wünsche ich Euch eine weiterhin erfolgreiche Segelsaison 2024, den Fahrtenseglern den Wind aus der richtigen Richtung bei guter Strömung und wie Sönke Durst immer so treffend sagt: „Den Regattaseglern einen Nullstart auf der richtigen Seite der Startlinie!“.

Euer Konstantin

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Stephan Giesen	F 689	Großer Bär	WSB	Essen
Andree Hagedorn	F 216	Trudelmaus	Club Nautic	Flensburg
Alexander Hamann			VSaW	Berlin
Stefan Herbener	F GER 1052	Violetta		Schlei
Ludger Jokisch			CKA	Essen
Till Ponath	F GER 1021	Frau Boot	ETUF	Essen
Axel Wendt	F 974	sie segelt	KYC	Kiel
Claus Zimmermann		Gustav	Club Nautic	Flensburg

Schwerste Schäden an der Küste: Ostsee-Sturmhochwasser im Herbst 2023

In der Nacht vom 20. auf den 21. Oktober 2023 erlebte die deutsche Ostseeküste das schwerste Sturmhochwasser seit 1872. Üblicherweise kommt der Wind bei Herbststürmen im norddeutschen Raum aus westlichen Richtungen. Die Großwetterlage über Europa führte zu einer längeren Phase mit Ostwind, der in dieser Stärke ungewöhnlich war. Der höchste Wasserstand wurde in Flensburg gemessen und betrug 2,27 m über dem Mittelwasserstand.

Der Höchststand des Hochwassers übertraf die Modell-Prognosen um mehr als 30 cm. Im nördlichen Teil

Schleswig-Holsteins war es das schlimmste Hochwasser der letzten 150 Jahre.

Viele Häfen an der Ostsee wurden schwer beschädigt, einige konnten bis heute garnicht oder nur eingeschränkt wieder geöffnet werden. Allein im Olympiahafen Kiel-Schilksee sanken 35 Boote, es gab unzählige weitere Schiffsverluste und wirtschaftliche Totalschäden in vielen Häfen. In vielen Segelvereinen wurden Steganlagen und die dazu gehörige Strom-, WLAN- und Wasserversorgung nur durch den unermüdlichen, ehrenamtlichen

Einsatz sehr vieler Mitglieder in immenser Eigenleistung wieder hergestellt werden. Viele Häfen brauchen nun für die nächsten Jahre einen „Masterplan“, um sich für den Klimawandel besser aufzustellen und um ähnliche Situationen in der Zukunft überstehen zu können.

In dieser Ausgabe berichten einige Segler, was sie erlebt haben. Dies kann natürlich nur ein kleiner Einblick in die Erfahrungen sein, die die Segler im Norden gemacht haben und hat in keinsten Weise Anspruch auf Vollständigkeit!

(Quelle: Nach Wikipedia, „Ostseesturmhochwasser 2023“, abgerufen im Juni 2024)

Ein Unglück kommt selten allein...

von Ursula Rehberg, Segler-Vereinigung Flensburg e. V.,
Fotos: Mitglieder der SVF

Wie dieser Spruch verheißt, sollte es auch unserem Verein im Oktober ergehen. Mitten in der Kransaison hatte unser Hafenmeister einen Unfall - Arbeitsunfähigkeit für mindestens die nächsten Wochen...

Glücklicherweise hatten sich in weiser Voraussicht einige Mitglieder Anfang des Jahres bereit erklärt, den Kranschein zu machen, sodass

es möglich war, das Kranen weiter auszuführen und die Schiffe an Land zu bringen. Teilweise ungeübt im Umgang mit den „eigenwilligen“ Gerätschaften, gestaltete sich dies aber nicht ganz einfach, und die mit dem Kranen, Transportieren und an Ort-und-Stelle-Rangieren der Schiffe beschäftigten Männer waren an jedem Abend „geschafft“. Ein risikoreicher Job, der stets volle Auf-

merksamkeit, Konzentration und körperliche Fitness erfordert!

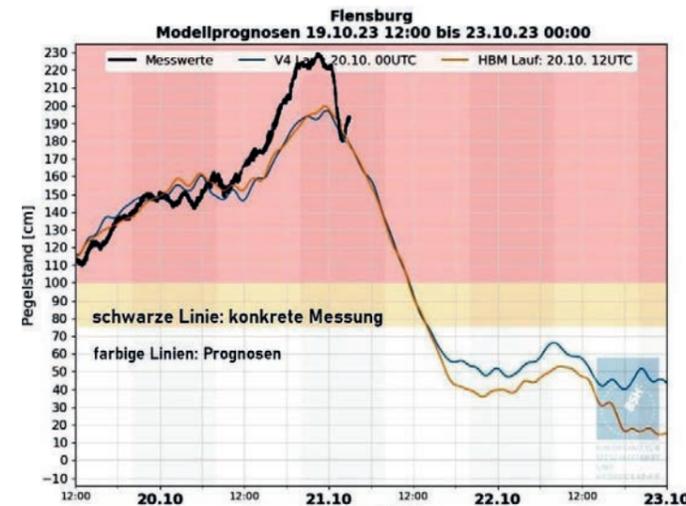
Doch ein Unglück kommt selten allein: Die sowieso schon besondere Kransaison musste unterbrochen werden, weil sich die Witterung immer weiter zuspitzte und der starke Ostwind ein sicheres Kranen bald unmöglich machte.

Nach 6 Tagen wurde dann die schon einige Tage vorher angekündigte Hochwasserwarnung auf 2 Meter erhöht, Freitagabend sollte der Höhepunkt erreicht sein. Mit großen Sorgen wurde dieser Punkt von wohl allen erwartet.

- Haben alle Bootseigner ihre Schiffe entsprechend vorbereitet?
- Sind die Leinen ausreichend gefiert?
- Wurden sie an den Heckpfählen gegen Abrutschen gesichert?
- Rutschen die Pfahlschlösser der Pilotpfähle bei dem Hochwasser darüber
- Treiben die Schwimmbrücken dann durch den Hafen? – Ohje!

Am **Mittwochabend** waren die Brücken noch begehbar und um 20:30 Uhr ragten die Pilotpfähle der Schwimmbrücken noch 1,45 m über die Führungen. Der Wasserstand wurde mit 0,75 m über normal angezeigt. Also, alles wird wohl gut gehen! 20 cm Luft nach oben bei 2 m ü. NN (Prognose Mittwoch)! Vorsichtiges Aufatmen...

Aber, wie die Grafik es auch zeigt, es sollte noch höher steigen!



Schon Donnerstag zur gleichen Zeit waren alle Stege überflutet. (Foto: Sören, Südbrücke) Wasserstand etwa 1,35 über Normal...

Freitag, den 20.10.2023, um 10:00 Uhr: Wasserstand ca. 1,55 m ü. NN... Noch ist Platz nach oben!

Freitag, kurz vor 16 Uhr: Wasserstand ca. 1,75 m ü. NN..., noch schauen die Heckpfähle aus dem Wasser, beide Molen sind nahezu überspült. Der Wasserstand soll erst um Mitternacht seinen Höhepunkt erreichen!

Freitag, 16:30 Uhr: Das erste Schiff treibt frei an den Heckpfählen, die kaum noch aus dem Wasser ragen ...

17:20 Uhr: Die erste Schwimmbrücke hat sich gelöst...

Beobachter schildern später:

„Die Schiffe tanzten wie verrückt. Die Wellen liefen durch den Hafen, als ob es keine Mole gäbe.“

„Es war schlimm! Es tat richtig weh, das mit anzusehen! – Und am nächsten Tag lag das Wasser still... Als ob die Ostsee sagen wollte: Ich bin doch unschuldig, ich hab doch nichts getan!“

„Das waren Wellen, die man sonst nur bei Brandung an der Nordsee sieht!“

„Euer Schiff [längsseits an der Schwimmbrücke mit dem Bug nach Ost befestigt] machte Bocksprünge, als ob es gleich auf der Brücke landen würde!“

„Die Masten lagen teilweise fast flach auf dem Wasser.“

„Jemand meinte: Stellt euch drauf ein, wir haben morgen kein Schiff mehr!“

Jetzt gilt nur noch eins: ABWARTEN... und möglichst die Nacht schlafen!

Der Wetterbericht des DMI (Danmarks Meteorologiske Institut) meldet Wellenhöhen bei Kegnæs von 5 Metern, bei Langballigau 3m, in der Innenförde 2m!



20./21. Oktober 2023

Sturm aus Ost über der Ostsee

von Johan Peter Andresen, Segler-Vereinigung Flensburg e. V.,
Fotos: Mitglieder der SVF

Dienstag, 17.10.23: Der Vorstand warnt vor einem deutlich erhöhten Wasserstand. Diese Mitteilung sollte alle Bootseigner für einen – wie sich später bestätigen sollte – gewaltig hohen Wasserstand sensibilisieren. Schiffseigner, deren Boote noch im Wasser lagen, wurden gebeten, die Festmacher zu überprüfen und ihre Boote sturmfest zu machen.

Freitag, wenige Stunden vor dem eigentlichen Höhepunkt des Wasserpegels von fast 2,30m ü. NN, fuhren noch ein paar Mutige mit einem Schlauchboot die Brückenanlagen ab, um die eine oder andere Yacht sicherer zu befestigen. Durch das Hochwasser waren viele Boote schon länger nur noch auf dem Wasserwege zu erreichen. Dann wurde das Betreten der Brückenanlagen allen untersagt. Und das nicht ohne Grund, wie sich einen Tag später als vorausschauend erweisen wird. Nichts geht mehr! Im Laufe des frühen Freitagabend musste beschlossen werden, dass nun der Hafen samt Schiffen dem Schicksal überlassen werden musste. Die Brücken und die Molen standen zu diesem Zeitpunkt bereits unter Wasser. Menschenleben zu riskieren, um ein Schiff oder einen Schwimmponton zu retten, stand nicht mehr zur Debatte. Ich glaube, wir alle haben nicht gehaut, was da auf uns – auf die gesamte Ostseeküste – zukommen sollte.

Um es vorweg zu nehmen: Wir haben in Fahrensodde alles in allem Glück gehabt, wenn auch einige Mitglieder das anders sehen werden, da sie ihr Boot verloren haben, bzw. einen Totalschaden hinnehmen müssen. Die am Samstagmorgen gemachten Aufnahmen zeigten schon ein ziemliches Chaos. Nicht alle Schiffe lagen so, wie es die üblichen 4 Leinen gebieten.

Samstagmorgen, Mitteilung der Takelmeisterei: „Unser Takelmeister Erik Barth besichtigt seit geraumer Zeit unseren Hafen. Es sind sowohl an den vereinseigenen Anlagen wie den Stegen, aber leider auch an privaten Booten massive Schäden zu verzeichnen. Die Eignerinnen und Eigner, deren Boote stark beschädigt sind, wurden und werden inzwischen informiert. Alle anderen Eigner und Eignerinnen bitten wir derzeit von Sachstandsfragen abzusehen, damit die Zeit auf die Aufräumarbeiten konzentriert werden kann. Es wird nun jede helfende Hand im Hafen benötigt. Schilf muss weggeschippt, aufgeschwommene Holzelemente der zerborstenen Stege eingefangen und an Land geholt oder Löcher in den Stegen gegen Betreten gesichert werden.“



Ein Aufruf folgte: „Bitte kommt in den Hafen, um zu helfen. Bitte beim Takelmeister Erik Barth melden, damit die Arbeiten geordnet voran gehen. Erik und mehrere Mitglieder des Vorstandes sind und bleiben vor Ort. Und wer selbst nicht mit „anpacken“ kann, ist gern gesehen, wenn er oder sie eine Kanne Kaffee oder heißen Tee, ein paar belegte Brote oder ein Naschi bereithält. Die Aufräumerinnen und Aufräumer werden auch das danken!“

Und nun geschah das, was ich bereits im Vorwort als bemerkenswert erwähnte: Der Verein hält in der Not zusammen. 50-60 Mitglieder fanden sich ein und ohne viel Reden wurde angepackt, an Land liegendes Schilf beseitigt, Brückenteile geborgen, an Land gelegt, auseinandergenommen und für den Wiederaufbau vorbereitet. Ein Baum an der Halle gefällt, zersägt und zum Transport nach vorne gezogen.

Verzweifelten Schiffseignern wurde beim Mastziehen geholfen, gefährdete Schiffe wurden zum Kranen gebracht und geslippt. Hier wurde nochmals klar, was für Naturgewalten an den Schiffen genagt hatten. Die Bilder sprechen für sich.

Mitteilung unserer Vorsitzenden: Liebe Mitglieder, wie gut ist es für uns, Torben und Marcus, zu wissen, dass dieser Verein uns eigentlich gar nicht braucht. Hier und da mal einen Vertrag unterschreiben oder eine JHV leiten. OK. Aber wenn es wirklich hart auf hart kommt, dann funktioniert unsere Vereinigung von unten herauf. Einfach durch Handeln und Machen!



Wir lassen uns nicht unterkriegen...

von Ursula Rehberg, Segler-Vereinigung Flensburg e. V.,
Fotos: Mitglieder der SVF

Am Morgen des Samstags, dem 21. Oktober, erschienen auf den Hilferuf im Newsletter hin viele Hilfsbereite, und die erste Aufräumaktion startete, wie Johan Peter es im vorigen Bericht beschrieben hat. Nach und nach wurden die Schäden genauer festgestellt und wie folgt aufgenommen :

- mind. 75 m fehlende Lauffläche und Unterzüge am Oststeg
- mind. 50 m fehlende Lauffläche und Unterzüge am Weststeg
- wenige Meter fehlende Lauffläche, defekte Unterzüge am Südsteg
- Schäden in der Lauffläche und an den Unterzügen an der Kranpier
- ausgehängte Schwimmer, defekte Pfahlschlösser
- möglicherweise Schäden an Pfählen
- Wasserversorgung an allen Stegen unterbrochen
- Stromversorgung an allen Stegen unterbrochen
- Rettungsmittel defekt oder verloren
- WLAN Versorgung defekt oder verloren
- wahrscheinlich große Trinkwasserverluste durch nächtliche Rohrbrüche
- zwei schwimmende Stegenden defekt und teilweise gesunken
- Prüfung der Kompressoranlage steht noch aus, Schäden möglich
- Ausspülung am Rande des Mastenlagers
- Überprüfung der Ostmole steht aus
- ggf. Tiefenprobleme durch Versandungen
- Überprüfung beider Leuchtfeuer an der Hafeneinfahrt steht aus
- weitere Schäden treten nach und nach zu Tage und werden der Liste hinzugefügt

Am 23. Oktober traf sich der Vorstand und kam zu folgenden Entscheidungen zum Wiederaufbau: Ziel ist es, alle Stege bis zum Einkranen wieder begehbar zu machen und die Wasser- und Stromversorgung an allen Liegeplätzen bis zum Einkranen wieder sicherzustellen.

Die Zielerreichung wird vor dem Hintergrund der nur begrenzt vorhandenen finanziellen Mittel und der kurzen Zeit bis zum Frühjahr in Eigenarbeit durchgeführt. Vorhandenes Material wird, soweit geeignet, zur Kosteneinsparung wiederverwendet. Maßnahmen zur Instandsetzung der defekten Steganlagen werden in Eigenleistung durch Mitglieder als zusätzlicher Arbeitsdienst und Gastlieger unter Zukauf von Material, wie Holz, Elektro- und Wasserversorgungsmaterial umgesetzt. Wo nötig und geraten, werden Fachfirmen beauftragt und hinzugezogen. Für die Umsetzung beginnend ab Samstag, 28.10.2023 werden Gruppen aus 6-10 Personen im Zuge eines verpflichtenden Arbeitsdienstes zusammengestellt. Jede Gruppe wird von einem handwerklich und in der Aufgabe erfahrenen, wechselnden „Vorarbeiter“ begleitet.

Mitglieder und auch Gastlieger wurden danach umgehend kontaktiert und über den zusätzlichen Arbeitsdienst und die Regularien informiert. Schnell meldeten sich etwa 170 Personen, die gerne helfen wollten.

Silja Witt (Kasse) und Erik Barth (Takelmeister) organisieren auch weiterhin die Vorhaben, die Arbeitsgruppen und die Beschaffung des nötigen Materials für die geplanten Samstagseinsätze. Container, Sandsäcke, Erde, Maschinen waren rechtzeitig zur Stelle.

So folgte dann am **28. Oktober** der erste Großeinsatz in Sachen WIEDERAUFBAU. Erik schilderte gegen Abend in einem Video:

„Die Sandsäcke sind alle an Ort und Stelle, der Müll ist verladen“ und wurde abtransportiert.

„Die Jungs der [heutigen] Brückencrew haben alleine heute [... 8 Abschnitte] fertiggestellt!“

„Wenn man sich [... das alles anschaut], da kann ich nur sagen: Großer Respekt!“

„Für heute reicht's! Tagesziel mehr als verdreifacht!“

4. November, 2. Arbeitseinsatz:

- Instandsetzungsarbeiten Westbrücke
- Hochwasserschutz am Strand und Mastenschuppen

Erik berichtet: „Wir haben wahnsinnig viel geschafft, die Westbrücke ist praktisch wieder hergestellt, zumindest begehbar. [...] Jetzt sind noch ein paar kleine Restarbeiten an der Westbrücke.“

„Wir haben heute etwa 70 Tonnen Boden verfahren, hinten am Strand, so, dass wir eine richtig große Fläche wiederhergestellt haben. Das sieht richtig, richtig gut aus! Wir haben Steine bekommen [...] und jetzt haben wir eine richtig stabile Kante nach vorne, so eine Art Wellenbrecher, [...] das soll uns schützen vor dem Wetter[...]! Unsere Halle ist geschützt!“ – Super!



Ein Bericht aus Wasserleben

Jahrhunderthochwasser und der Wiederaufbau danach

von Christian Stindt, F GER 1173 SOL OG VIND

Wie für viele Segler/-innen an der Ostseeküste begann meine dritte Oktoberwoche letzten Jahres mit einem Blick auf den Wetterbericht. Am Ende der Woche sollten die Masten der Boote beim SSFH in Wasserleben gelegt werden. Ich habe auf gutes Wetter für den Abschluss der Segelsaison gehofft. Dass die nächsten Tage mein bisheriges Seglerdasein sehr durcheinander bringen würden, ahnte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Am Montag, den 16. Oktober 2023 wurde ich von der Vorhersage eines Herbststurms mit Wind aus Osten überrascht. Daraufhin wurde umgehend die Wasserstandsprognose für Flensburg abgerufen. Die Langfristprognose hat für den 20. Oktober eine Pegelabweichung von 130 cm prognostiziert. Das klang nach viel Wasser, aber trotzdem hat mich das erstmal nicht weiter beunruhigt. Gedanklich war ich schon mit dem Mastlegen, Slippen und den anstehenden Winterarbeiten beschäftigt. Doch dazu sollte es nicht mehr kommen ...



Im Laufe des Mittwochs spitzte sich die Vorhersage erheblich zu. Es wurden für Freitag Winde der Stärke 11 vorhergesagt. Jetzt war klar, ich musste sofort in den Hafen und mein Folkeboot KASSIOPEIA auf den Sturm vorbereiten. Also habe ich in der Uni den Stift fallengelassen und bin los. Es war ein ungewöhnlicher Anblick, dass das Deck über den Steg ragte. Sonst bin ich es gewohnt, einen halben Meter nach unten zu hüpfen, um an Bord zu kommen. Noch kam man grade so trockenen Fußes über den Steg. Die Leinen wurden etwas gefiert und zusätzliche Leinen an Bug und Heck ausgebracht. Am Donnerstagabend war das Wasser dann auf Steghöhe angekommen und die Leinen wurden wieder etwas gefiert. Mittlerweile waren zahlreiche Vereinskameraden/-innen auf den Stegen und haben ihre Boote gesichert. Jeder hat geholfen, wo er konnte. Dieser Zusammenhalt sollte in den nächsten Tagen, Wochen und Monaten den Verein nachhaltig prägen.

Am Freitag zeigte sich der Sturm mit ganzer Härte. Die Steganlagen waren mittlerweile überflutet und der Wasserstand stieg weiter. Der Hafen ist nach Osten mit einer Mole versehen,

welche allmählich von den Wellen überspült wurde. Der Pegelstand begann, sich der 2 m Marke über Null zu nähern. In den Medien war bereits von einem Jahrhunderthochwasser die Rede. Der Ernst der Lage stand uns nun allen ins Gesicht geschrieben. Trotz dieser Bedingungen wurde weiterhin alles getan, um die Boote zu sichern. Diejenigen, die einen Trockenanzug zur Verfügung hatten, sind über den Steg gewatet und haben Leinen kontrolliert. Den meisten (so auch mir) blieb nur der bange Blick aus dem Fenster des Klubhauses auf die Boote, die durch Wind und Welle herumgeschleudert wurden. Mit einsetzender Dunkelheit konnte nur noch abgewartet werden.

Die Situation am Samstagmorgen sollte für unseren Segelverein und auch für mich persönlich ein schreckliches Bild darstellen. Morgens um 7 Uhr beim Hafen angelangt, war der erste Anblick ein Motorboot, was auf dem Parkplatz vor dem Klubhaus lag. Darum verteilt lagen Treibgut sowie diverse Boots- und Stegteile. Beim Blick Richtung Steg offenbarte sich für mich – und für viele andere auch – das Ausmaß des Schadens bei den eigenen Booten und dem Hafen. Der Mast meiner KASSIOPEIA ragte im schrägen Winkel aus dem Wasser. Vom Boot war nur die Bugspitze zu sehen. Das Boot hat sich an allen Festmachern losgerissen, ist über den Steg getrieben und anschließend von einem Pfahl durchstoßen worden. Im Hafen waren 12 weitere Boote untergegangen und eine Vielzahl der nichtgesunkenen Boote hatte Schäden zu verzeichnen. Die Steganlagen waren an mehreren Stellen gebrochen und die Hütte für die Ausrüstung der Jugendabteilung war weggespült worden.

Die ersten Momente im Hafen waren für uns alle geprägt von Trauer über den Verlust des eigenen Bootes oder der Boote anderer. Viele von uns mussten in den Arm genommen werden. Trotzdem war schnell klar, dass jetzt gehandelt werden musste. Sofort bildeten sich Teams für die anstehenden Aufgaben: Die treibenden Boote wurden wieder festgemacht, angespülte Bootsteile wurden



eingesammelt und die Algenberge wurden mit Schaufeln beseitigt. Jeder packte mit an. Noch am gleichen Tag war ein Autokran zur Stelle, der die beiden angespülten Boote bergen konnte. Das angrenzende Hotel versorgte uns mit Suppe. Hilfe kam von allen Seiten. Dieser Zusammenhalt und die Anteilnahme haben mir sehr geholfen, in dieser Situation einen positiven Geist zu bewahren.

Nachdem der Schock der ersten Tage verarbeitet war, ging es darum, die gesunkenen Boote zu heben. Über ein Ingenieurbüro wurde eine gemeinsame Bergeaktion aller gesunkenen Boote organisiert. Mithilfe eines Schwimmkrans und einer Schute wurden die Boote gehoben und in den Flensburger Hafen verbracht. Dort zeigte sich, was der Sturm aus unseren Booten gemacht hat. Leider musste auch ich feststellen, dass mein Boot ein Totalschaden war. Im Rumpf und im Deck befand sich ein großes Loch und das Deck war nach oben ausgebeult. Ich musste mir eingestehen, dass ich derartige strukturelle Schäden nicht reparieren konnte. So musste ich sehr schweren Herzens von meinem Folkeboot KASSIOPEIA Abschied nehmen.

Auch die Hafenanlagen hatte es schwer getroffen. Nach einer gründlichen Begutachtung der Schäden war klar, dass der Wiederaufbau nur durch ein hohes Maß an Eigenleistung durch die Vereinsmitglieder finanziell zu stemmen sei. Begonnen haben die Arbeiten mit dem Rückbau der beschädigten Steganlagen. Nachdem die ersten Baumaterialien eingetroffen waren, haben wir uns jeden Samstag und auch unter der Woche im Hafen getroffen, um den Wiederaufbau voranzubringen. Der Stegbelag sowie die Unterkonstruktion mussten an vielen Stellen erneuert oder repariert werden. Auch die Elektrik und die Wasserversorgung mussten erneuert werden. Von Januar bis Ende April haben die Arbeiten andauert. Viele haben hierfür einen großen Teil ihrer Freizeit geopfert. Durch das großartige Engagement der Vereinsmitglieder ist es geglückt, den Hafen Ende April wiederzueröffnen, was natürlich gebührend gefeiert wurde.

Ich persönlich konnte mit der Flutkatastrophe einen versöhnlichen Abschluss finden. Nach ausgiebiger Suche bin ich in Holbæk auf Seeland fündig geworden und habe mir wieder ein Folkeboot gekauft. Die „SOL OG VIND“ ist nach kurzer Winterarbeit pünktlich zum Saisonstart ins Wasser gegangen und ich konnte sie in ihren neuen Heimathafen bringen. Einige meiner Vereinskameraden/-innen konnten ebenfalls ein neues Boot finden. Wir hoffen gemeinsam, dass sich ein solches Sturmereignis nicht wiederholt.



Unsere neuen Flottenobleute

Flotte Bodensee

Mein Herz gehört dem Folkeboot schon länger als ein halbes Jahrhundert – Geld genug, um mir eines zu kaufen, hatte ich dann 1980: die ANAXIMANDA, GER 181. Mit ihr ging es 1981 gleich auf die Deutsche Meisterschaft nach Konstanz und dort hat mich das Regattasegeln gepackt. Von da an bin ich mit Olaf Jahnke und Elly Kaspar jahrzehntelang die Regatten am Bodensee und fast jede DM und Kieler Woche gesegelt und noch einige Goldpokale und Trudelmause mehr, ab 1999 dann mit der NUITH, GER 635.

1998 hat mich die Flotte Bodensee zum ersten Mal zu ihrem Obmann gewählt, 2006 habe ich das Amt an Rainer Willibald abgegeben.

Die Ostsee hat bei mir aber auch die Sehnsucht nach fernen Ufern geweckt. Als es in Richtung Ruhestand ging, wurde der Wunsch nach langen Segelreisen immer stärker und mir wurde klar, dass ich dafür ein größeres Schiff bräuchte. 2013 konnte ich meinen WASSERMANN erwerben, eine Comfortina, die an der Schlei liegt. Seitdem hat sich zwangsläufig die Regatta-Aktivität reduziert und heute segelt meine Tochter mit ihrer Familie die NUITH, wenn ich im Norden unterwegs bin.

Mit 72 Jahren hab' ich mich nun nochmal zum Obmann wählen lassen, denn mein Herz schlägt nach wie vor für diese Klasse. Touren- und Regattasegeln gehören beim Folke-



boot zusammen, das ist meine Überzeugung. Dafür möchte ich mich als Obmann einsetzen: Touren- und Regattasegler in gemeinsamen Veranstaltungen zusammenbringen und den Zusammenhalt der Klasse zu stärken – und Regatta in der Breite „gesellschaftsfähig“ machen. Man wird mich in der nächsten Zeit auch selbst wieder öfter mal auf der Bahn sehen.

Flotte Mecklenburg-Vorpommern



Liebe Folkebootseglerinnen und Folkebootsegler, als neuer Obmann der Flotte MV möchte ich mich kurz vorstellen.

Das Segeln begonnen habe ich als Kind am Bodensee bei meinen Großeltern in Gaienhofen, erst auf dem Opti, dann später auf dem Laser. Mit 15 kam dann auf dem englischen Kanal das erste Mal die Faszination Dickschiffsegeln auf dem Meer dazu.

Nach dem Abitur bin ich dann zum Studium nach Berlin gegangen. Von Berlin aus waren die Ostsee und auch ab 1994 die Müritz meine Lieblingsreviere. Schließlich habe ich aus privaten, beruflichen und „seglerischen“ Gründen meinen Wohnsitz 2003 von Berlin nach Waren an die Müritz verlegt.

Mein erstes Folkeboot JASPER mit der Nummer 160 habe ich 1999 in Berlin gekauft und komplett restauriert. 2000 haben wir mal versucht, mit dem alten Holzboot die Rolling Home zu segeln, sind aber in allen Wettfahrten auf Platz 37 von 41 gelandet. Das hat unseren Regatta-Ambitionen erstmal einen ordentlichen Dämpfer versetzt. Also doch Ostsee und Müritz weiter wie bisher auch. 2013 wurde mir dann durch Achim

Bleifuß und Rainer Birkenstock die LOTTA (F936) vermittelt.

Mit der LOTTA beteiligen wir uns seitdem immer wieder am Regattageschehen und sind aber auch weiterhin auf der Ostsee unterwegs.

Als Flottenobmann hoffe ich, viele von Euch an der Müritz begrüßen zu können, vielleicht bei der Pfingstregatta in Röbel oder auf der IDM 2027 auf der Müritz (?).

Bastian Mayr

Flottenobmann
Mecklenburg-Vorpommern
Deutsche Folkebootflotte
Einsteinstr.5, 17192 Waren/Müritz
0171/34 80 586
bastianmayr@gmx.de

Flotte Essen

Das Amt des Flottenobmanns habe ich im Februar von meinem Vorgänger Uli Terhart übernommen, der diese Aufgabe 5 Jahre mit viel Engagement wahrgenommen hat. Ich kenne die Flotte schon sehr lange und sehr gut, was unter anderem daran liegt, dass mein Vater, Herrmann Bettgens, bereits in den 80er Jahren Flottenobmann war und ich dann 1990 unser Folkeboot von ihm übernehmen konnte.

In den 90ern haben wir, teils auch mit Erfolg, an fast jeder Regatta, am Baldeneysee teilgenommen, bevor sich der Schwerpunkt der Segelei in den 2000er Jahren auf das Fahrtsegeln am Ijsselmeer und Nordsee verlagert hat. Dies mit 2 kleinen Kindern und einem größeren Boot. Aber auch während dieser Zeit haben wir den

Kontakt zur Flotte nie verloren und die weitere Entwicklung mit großem Interesse verfolgt.

Unsere Essener Flotte ist heute eine der großen Flotten in der Deutschen Folkeboot Vereinigung und mit 6 RL-Regatten und mit zum Teil vielen Teilnehmern sehr aktiv. Bei aller normalen Rivalität auf der Bahn lebt die Flotte von ihrer ausgeprägten Gemeinschaft und Hilfsbereitschaft. Hier hilft wirklich jeder dem anderen mit Rat und auch mit Tat. Dazu kommen noch verschiedene Veranstaltungen wie z.B. der monatliche Folkeboot-Stammtisch, Sommerfest etc., wo viel Raum und Zeit ist zum Klönen und Schnacken. Man hört auch manchmal davon, dass hierbei das eine oder andere Glas geleert worden sei.



In diese Richtung soll es weiter gehen und vielleicht kommt in 20 oder 30 Jahren einer meiner Söhne auf die Idee, Obmann zu werden. Das wäre dann die dritte Generation.

Dirk Bettgens

Folkeboot BLACK & WHITE
F GER 374
Folkebootflotte Essen

Flotte Flensburg



Moin zusammen,

mein Name ist Vincent Regenhardt, Eigner des Folkeboots SAGA und ich freue mich am 6. Mai 2024 von Mark Luther das Amt des Flottenobmanns der Flensburger Förde übernommen zu haben. Mich begleitet seit dem 4. Lebensjahr ein mittlerweile 73 Jahre alter Holzbau von Børge Børresen aus Vejle, der etwa 24 Jahre lang bei der dänischen

Marine junge Leute ausbildete und heute in Wackerballig beheimatet ist. Da ich später auch in demselben Cockpit ans Segeln kam, entwickelte sich eine bis heute anhaltende Begeisterung für diese Bootsklasse und die Flensburger Förde. Die damals aufwändige Restaurierung, die von 2018 bis 2021 anhielt, ist nun schon ein paar Jahre her und eine reichhaltige Erfahrung gewesen.

Nach etwas Bedenkzeit entschloss ich mich im Januar 2024 dazu, von Mark Luther das Amt des Flottenobmanns zu übernehmen. Es ist nicht nur so, dass ich mittlerweile jede Ecke dieses Bootes kenne, sondern ich lebe wortwörtlich den bekannten Slogan „Mehr Boot braucht kein Mensch“. Bei jeder Übernachtung, jeder kleinen oder großen Tour

fühle ich immer wieder, wie zufrieden ich mit diesem Boot lebe. Diesen gewachsenen Enthusiasmus und die technische Erfahrung möchte ich als neuer Flottenobmann gerne weitergeben. Mit meinen jungen 32 Jahren habe ich noch viele Ziele und Jahre um diese entwickeln zu können. Eins davon ist auch, werdende Folkebooteigner bei der Verwirklichung ihres Traums zu unterstützen.

Für eure Anliegen erreicht ihr mich unter der E-Mail flotte-flensburg@folkeboot.de und bis bald auf der Flensburger Förde.

Euer
Vincent Regenhardt

Wanderung mit Mitgliedern der Folkeboot-Klassenvereinigung Zu Gast bei Folkeboots

von Eva-Marie Hering



Schon allein die Frage von Pepe: „Wollt ihr mitmachen bei einer geführten Wanderung über die Pfaueninsel?“ war eine Herausforderung. Im Januar über die Pfaueninsel – na ja. Wir haben es in jedem Fall nicht bereut. Es fand sich eine sehr nette Gruppe von 20 Seglern/Mitsegelern zusammen mit einem wunderbaren, sehr engagierten Inselkenner. Es machte ihm sichtlich immer mehr Spaß, sein Wissen loszuwerden und uns die Natur nahezubringen, gerade im Winter. Die Bäume und Sträucher waren wie in Puderzucker getaucht, die Pfauen begrüßten uns schon beim Ankommen an der Fähre. Kommentar eines Mitwanderers: „Die Pfauen haben wir gesehen, jetzt können wir wieder fahren“. Ein Glück, wir haben es nicht getan. Zwei Stunden

wundervolle Natur bei gefühlt -5°C oder mehr und viel Erfahrung über die Herausforderung und Mühe, die nötig ist, um dies alles zu erhalten.

Fazit und Kommentar der Organisatorin: „Keiner von uns wäre auf die Idee gekommen, ausgerechnet heute, am 12. Januar, und bei diesem Wetter eine Wanderung über die Pfaueninsel zu unternehmen.“ Aber es hat sich gelohnt.

Der anschließende „Umtrunk“ im Blockhaus Nikolskoe war ein wunderbarer Abschluss, wir bedanken uns bei Martina Klemmt. Wir haben es sehr genossen, mit Mitgliedern der Folkeboot-Klassenvereinigung den Jahresanfang gebührend zu beginnen.

Arnisser Folkeboottreffen am 25. Mai 2024

von Thomas Lyssewski, F GER 316 LORD JIM

Die Wildgans Nicolas hat im Hafen so weit alles vorbereitet, dass der Grill stand und die Sitzgelegenheiten und Absprachen mit dem Hafenmeister getroffen waren. Das Fassbier kam über den Seeweg aus Wackerballig an die Schlei. Danke, Vincent! Die Grillkohle und die Skizze der Geschwaderfahrt wurden auch über den Seeweg von Grauhöft an die WSG geliefert. Danke, Thomas!

Sonnabendvormittag trudeln weitere schöne Folkeboote bei der WSG ein, sodass wir gegen 13:15 Uhr die Steuermannsbesprechung durchführen konnten, um den Segel-Kurs und die Startzeit zu besprechen.

Ein gemeinsames Auslaufen mit insgesamt 15 Folkebooten gegen 14:00 Uhr aus der WSG, um an der Ecke von Arnis zu segeln. Pünktlich um 15:00 Uhr wurde die Geschwaderfahrt westlich von Arnis gestartet. Der Kurs war bei schönem Sonnenschein und östlichen Winden um die 3 bft vor dem Wind Richtung Lindaunis. Vor der östlichen Enge vor Lindaunis wurde dann eine Fahrwassertonne gerundet, um Richtung Arnis zurückzukreuzen. Diese Schlaufe wurde zweimal durchgeführt, so dass wir nach ca. guten 2,5 h wieder im Hafen von der WSG waren. Am Abend im Hafen der WSG waren wir dann insgesamt 18 Folkeboote und

2-3 Folkebootmannschaften, die mit dem Auto angereist sind.

Ein lauschiger Abend mit gemeinsamen Grillen und Fassbier. Zum Sonnenuntergang wurde die Livemusik mit zwei Gitarrenspielern eröffnet. Danke, es war ein sehr schönes und gelungenes Folkeboottreffen mit reichlich technischem und nicht technischem Austausch. Ergebnis der Geschwaderfahrt war nicht wichtig, denn alle haben Ihre Erfahrungen gesammelt und Spaß gehabt.

**Mast und Schottbruch
und eine schöne Saison 2024**

Folkeboot Training mit Per Jørgensen in Fahrensodde / Flensburg Auf der Suche nach dem tiefsten Punkt im Segel

von Andreas Grosz, F GER 967 MOLTINA



Für viele bleibt es lebenslang ein Miracle: Das Zusammenspiel von Groß und Fock, von Wanten und Stagen, vom Mast und Baum, von Wind und Welle. Um diese Geheimnisse hoch im Norden zu lüften, hatte Jan Hinnerk Alberti, Obmann für Fahrtsegeln der Folkebootvereinigung, mit Per Jørgensen eine absolute Folkeboot-Regatta-Größe aus Dänemark in die Segler-Vereinigung-Flensburg e.V. nach Fahrensodde geladen. Per hatte im Rahmen der IDDM in Sønderborg im letzten Jahr angeboten, die Flotte Flensburg für ein Training zu besuchen. Und Jan Hinnerk hatte Per beim Wort genommen, der nun am Freitag und Samstag vor Pfingsten seine Zusage in die Tat umsetzte.

Gekommen waren ca. 20 Segler und Seglerinnen mit acht Booten am Start. Dass es nicht noch mehr Boote waren, lag vor allem am Wind. Bei strahlendem Sonnenschein und um die 18 Grad kachelte bereits seit gut einer Woche aus einem Hochdruckgebiet mit 5/6 bft und Böen bis 8/9 bft ein gnadenloser Ostwind, der die Puste den ganzen Tag über beibehielt. Wer also vorhatte, von der Ostsee her auf eigenem Kiel zu kommen, ließ das besser bleiben. Die Gäste waren bunt gemischt, alle Generationen von 7 (Jan Hinnerks Sohn Jakob) bis 75, mit unterschiedlichstem Vorwissen.

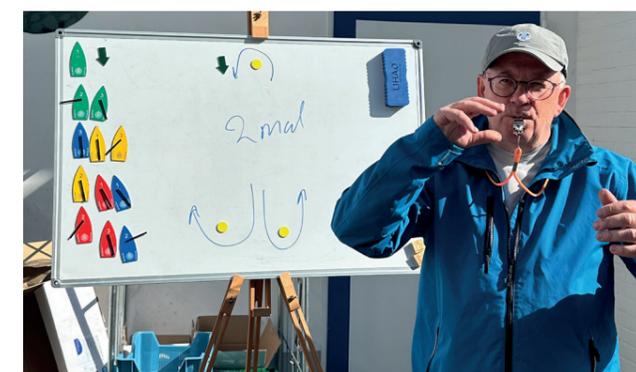
Wer nun dachte, man müsse angesichts des Vorwissens eines Per Jørgensen vor Ehrfurcht versinken,

wurde angenehm überrascht. Per machte schon mit seiner Begrüßung und Einführung klar: Ich bin einer von euch, wir sprechen auf einer Ebene. Und: Es gibt keine falschen Fragen!

Unpräzise, kurzweilig, humorvoll im dänisch-deutsch-englisch-Sprech ging es am Freitag zunächst in einem Theorieteil am Flipchart um die genaue Mastposition, die Mastbiegung und um das passende Spannungsverhältnis von Wanten und Stagen. Von besonderem Interesse erwiesen sich die näheren Erläuterungen der Segelprofile, sowohl bei der Fock als auch beim Groß. Konzentriert richtete sich die volle Aufmerksamkeit der Gäste auf die Platzierung einer Markierung im Großsegel, eine Marke, die sich Segler mit Regattaambitionen ganz besonders merken sollten. Eifrig wurden die Messeinheiten und Fixpunkte für den gelungenen Trimm von den Teilnehmenden notiert und für die spätere Praxis festgehalten. Um jede Theorielastigkeit zu vermeiden, wurde bereits am Freitagabend das Gesagte ganz praktisch bei den vorhandenen acht Folkebooten in die Praxis überführt. Unter persönlicher Leitung von Per Jørgensen, der hier ganz konkret Hand anlegte, wurde der Trimm eines jeden Bootes auf seine Segel- und Regattatauglichkeit überprüft. Masten wurden verschoben, Wanten und Vorstage gelöst und neu fixiert. Ein Service zudem, den man so recht selten erfährt, der aber von allen Gästen merklich geschätzt wurde. Klar, dass nach einem solchen Erlebnis die Stimmung ganz oben war und das gemeinsame Abendessen im Clubhaus bereits zu einem spürbaren Wir-Gefühl führte.

Der nächste Tag startete wieder mit herrlichem Wetter. Und diesmal mit tollem Segelwind zwischen 3-4 bft.

Heute, am Samstag, sollte bei einem gemeinsamen Regattatraining das Gelernte in die Praxis umgesetzt werden. Per, Jan Hinnerk und Sohn Jakob legten mit dem Schlauchboot zunächst auf der Förde eine Regattabahn und nahmen im Verlauf des Tages jedes Boot auf der Kreuz und bei Vorwindkursen unter die Segellupe. Jede Crew erhielt konkretes Feedback und Anregungen, wie mögliche Fehlstellungen zu korrigieren seien.



So verging der Tag wie im Flug. Als am Nachmittag bei Kaffee und Kuchen das ganze Regattageschehen noch einmal anhand von Fotos nachbereitet wurde, machte sich so etwas wie Wehmut breit, weil das großartige Erlebnis, diese Mischung aus Theorie und Praxis und die gute wie sportliche Seemannschaft nun sein Ende fand. Der Dank an Per und Jan Hinnerk war mehr als groß und der Wunsch, solche inhaltlichen Zusammenkünfte zu wiederholen entsprechend stark. Ja, dem mag ich mich nur anschließen, ein tolles Erlebnis mit großartigen Mitsegelnden. Großes Kino: Ich freue mich schon jetzt auf ein nächstes Mal!

Beste Grüße,
Andreas



Kerteminde: 23.-25. August 2024

TIBBE Memorial Cup 2024

von Per Buch F DEN 926 GEPELINE
und Flemming Palm ex F DEN 909 ALPI

Mit dem hölzernen Folkeboot TIBBE aus dem Jahr 1969 als Wahrzeichen bringen wir hier eine Einladung an Gleichgesinnte!

Liebe Folkebootsegler,

der Kerteminde Segelclub hat die Ambition, am letzten August-Wochenende eine große internationale Folkeboot-Regatta zu veranstalten. Wir sind 2023 erfolgreich gestartet, mit Teilnehmern aus Schweden, Deutschland und Dänemark, und setzen dies auch 2024 und in den kommenden Jahren fort. Der TIBBE Memorial Cup feiert die Folkeboot-Klasse im Allgemeinen und insbesondere TIBBE. TIBBE ist heute ein Museumsschiff im Museum für Wasserfahrzeuge in Svendborg, wo sie ihren Ruhestand genießt, aber sie hat einen enormen Einfluss auf die Entwicklung der Folkeboot-Klasse sowohl in Dänemark als auch international gehabt. Tatsächlich diente sie als Form für den GFK-Rumpf, der später zur Herstellung von mehreren tausend Folkebooten verwendet wurde, darunter mehr als 1100 am Folkebootzentrum in Kerteminde. Eine sowohl sportliche als auch wirtschaftliche Erfolgsgeschichte.

Bis 1976 wurden alle Folkeboote aus Holz gebaut, was jedoch teuer und aufwendig in der Wartung war. Unter der Leitung von Erik Andreasen und anderen entschied man sich, eine GFK-Version zu versuchen, um das Überleben der Klasse zu sichern, und der Rest ist Geschichte. Das Nordische Folkeboot, entworfen 1942 nach einem Designwettbewerb des Skandinavischen Seglerverbands, ist heute eine der größten und aktivsten Klassen in Europa, und Tausende von Seglern haben oder segeln immer noch Folkeboote, sowohl als Regatta- als auch als Fahrtenboote. Allein in Dänemark gibt es über 500 Boote, von denen etwa 200 Mitglieder im Dänischen Folkebootverein sind. In Schweden und Deutschland sind die Zahlen noch höher.

Wir sind uns bewusst, dass viele nicht Regatta segeln, insbesondere in älteren Holz-Folkebooten, und als Neuheit veranstalten wir nun die „TIBBE Memorial Social“, bei der am Samstag eine gesellige Distanzregatta um die Insel Romsø veranstaltet wird. Hier haben die „nicht regattasegelnden“ Mitglieder der Klasse die Möglichkeit, sich in einem freundlichen Wettbewerb unter Gleichgesinnten zu messen, während die Regattasegler auf der Bahn vor dem Kerteminde Yachthafen segeln. Die Zielankunft erfolgt im Becken des Kerteminde Yachthafens, so dass es für Interessierte auf dem neuen Hafendamm des Kerteminde Yachthafens etwas zu sehen gibt. Hier wird auch die „Showbahn“ der Regattasegler am Samstagnachmittag ins Ziel kommen, und es ist unser Ziel, auch einige der vielen Segler anzulocken, die nicht mehr mit Folkebooten segeln, aber im Laufe der Jahre mit der Klasse in Berührung gekommen sind, nach Kerteminde zu kommen und über Folkeboote zu plaudern.

Auch in diesem Jahr bieten wir eine differenzierte Gebührenzahlung für die Teilnahme an. Ausländische und Fahrten-Crews nehmen kos-



tenlos teil, und es gibt eine differenzierte Gebühr für dänische Crews, die die Transportkosten berücksichtigt. Darüber hinaus wird ein „Trödelmarkt“ organisiert, auf dem gebrauchtes Zubehör und Segel zu vernünftigen Preisen gekauft werden können. Diese Angebote richten sich insbesondere an Fahrtenboote.

Am Sonntagvormittag wird der langjährige Folkebootsegler und Bootsbauer Lars Bræstrup einen Vortrag über Wartung, Fahrtensegeln u.v.m. halten. Hier gibt es reichlich Gelegenheit, Fragen zu stellen und gute Ratschläge für Holz- und GFK-Boote zu erhalten. Wir planen ein Folkeboot-Fest mit gesponsertem Abendessen am Samstagabend und viel kameradschaftlichem Gespräch und Gemeinschaft, ganz im Geiste der Folkeboot-Klasse.

Das Programm für die TIBBE Memorial Social ist wie folgt:

Freitag, 23.8.: Ankunft, Trödelmarkt und gemeinsames Essen im Klubhaus des Kerteminde Segelclubs um 19 Uhr.

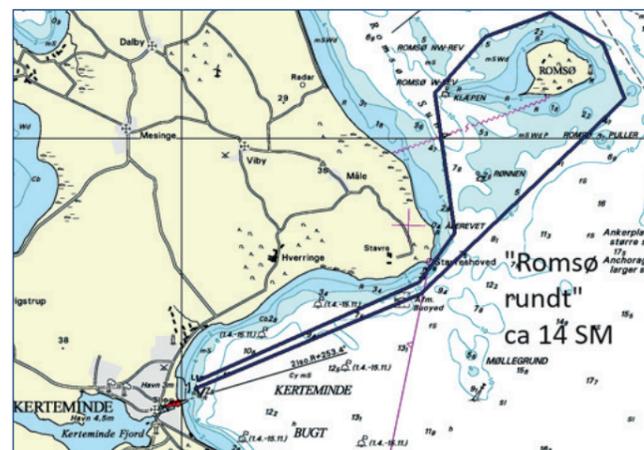
Samstag, 24.8., 10:00 Uhr: Start der Distanz-/Fahrtensegler-Regatta. Nach dem Segeln Würstchen, Hafebier und Trödelmarkt. Fest 19 Uhr: Essen im Klubhaus mit Preisverleihung für das Tagesrennen.

Sonntag, 25.8., 10:30 Uhr: Folkeboot-Plauderei mit Lars Bræstrup, Trödelmarkt. Hafebier und Würstchen, wenn die Regattasegler im Hafen ankommen.

Für die Distanzregatta ist kein gültiges Messzertifikat erforderlich. Die einzige Anforderung ist, dass nur Großsegel und Fock gefahren werden. Rollfock, -großsegel usw. sind völlig in Ordnung. Die Teilnahme an den Veranstaltungen ist für Fahrtensegler kostenlos, abgesehen von einem bescheidenen Betrag für das gemeinsame Essen am Freitagabend. Die Hafengebühren vor, während und nach der Regatta sind ebenfalls gesichert.

Die Anmeldung ist einfach: Senden Sie einfach eine E-Mail an: per.buch926@gmail.com bis zum **18. August 2024** – gerne früher. Fragen werden natürlich auch per E-Mail beantwortet, oder Sie können mich unter der **Nummer (+45) 4098 0801** kontaktieren.

Wir freuen uns, Sie in Kerteminde zu sehen.



Sternfahrt der Flotte Bodensee

von Oliver Lenz, F GER 464 AKARAVANA

Schon viele Jahre treffen sich die Folies vom Bodensee immer an Pfingstsonntag zur 2-tägigen Sternfahrt.

Dieses Jahr war das erste Ziel der Hafen Steinach in der Schweiz. Beim Hafenmeister waren Plätze reserviert und es bestand die Möglichkeit, den gemeindeeigenen Grillplatz benutzen zu können. Leider waren es an diesem Samstag nur 5 Folkeboote, die sich bei leichten Winden auf den Weg machten. Das Wetter die Tage davor war sehr wechselhaft, das hat dann wohl doch einige davon abgehalten, sich auf den Weg zu machen. Für diejenigen, die dabei waren, entwickelte sich der Tag jedoch recht sonnig, der angesagte Regen kam erst gegen 21.00 Uhr. So konnten wir unseren Grillabend unter freiem Himmel genießen, bevor uns das aufkommende Gewitter in die Kojen trieb.

Am Sonntagmorgen nach dem Frühstück machte sich die kleine Gruppe auf den Weg in Richtung Immenstaad, einmal diagonal über den See. Bei wieder leichten Winden benutzte der ein oder andere auch mal den Außenborder, um voranzukommen. Denn in Immenstaad war ein Sektempfang vorgesehen, den natürlich keiner verpassen wollte. Hier gesellte sich dann auch noch ein 6. Folkeboot hinzu. Der Hafenmeister hatte auch hier Plätze für die Folkeboote reserviert, sodass sich der Aufenthalt in Immenstaad völlig entspannt gestaltete. Barbara und Renate Spannagel hatten den Empfang an der Mole organisiert, nochmals vielen Dank dafür. Das Abendessen nahmen wir im Hafelokal ein, im Nachgang trafen wir uns alle auf der Clubterasse, um noch die ein oder andere Flasche Wein oder Bier zu vernichten. Der Pfingstmon-

tag zeigte sich von seiner besten Seite, bei wieder leichten Winden verabschiedeten wir uns voneinander und brachen auf in Richtung Heimat-hafen oder auf einen Urlaubstörn in den Pfingstferien. Diese schöne Tradition werden wir fortführen, da sind sich alle Teilnehmer sicher.

Bis zur nächsten Sternfahrt in 2025
Oliver Akaravana, F – GER 464



Ein nordisches. Folkeboot und Weltkulturerbe?

von Thomas Lyssewski, F GER 316 LORD JIM

Seit Dez 2021 ist der traditionelle nordische Klinkerbau von Holzbooten von der UNESCO in die repräsentative Liste des immateriellen Kulturerbes der Menschheit eingetragen.

Vorausgegangen war eine Initiative der nordischen Länder Dänemark (inkl. Färöer), Finnland (inkl. Åland), Island, Norwegen, Schweden, das traditionelle Handwerk zu bewahren.

Vor 2.000 Jahren war es der Baumstamm und damit der Rumpf größer werden kann, wurden an den Seiten des Baumstammes entsprechende Planken angesetzt. Der Klinkerbau wurde geboren.

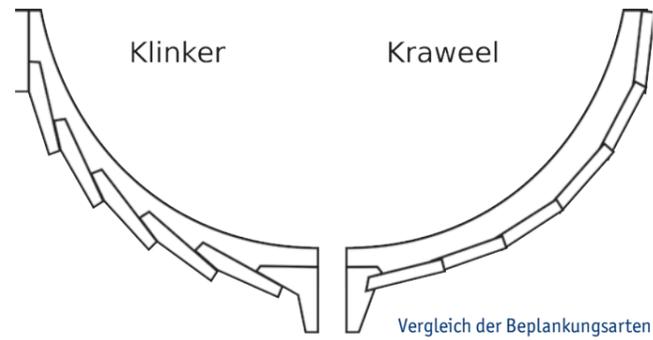
Lt. Wikipedia ist die Klinkerbauweise:

„Bei der Klinkerbauweise werden die Planken nicht Kante an Kante, sondern überlappend angebracht. Jeweils die obere Planke überlappt die untere Planke (siehe Abbildung). Der Bereich der Überlappung wird Landung genannt. Hier muss die untere Planke angeschmiegt (schräg angehobelt) werden, um eine gute Verbindung zwischen den Planken sowie Wasserdichtigkeit zu erreichen. Um Dichtigkeit zu gewährleisten, wird u. U. ein Baumwollfaden zwischen den Planken eingelegt. Die Planken werden untereinander vernietet. Als Spanten werden entweder eingebohrte Spanten oder feste Spanten verwendet.“

Nicht nur die Wikinger hatten damit ein Weltkulturerbe gesegelt, sondern wir segeln aktuell mit den schönen nord. Folkebooten und den Junior Folkebooten auf allen Weltmeeren.

Es werden heute noch neue hölzerne Klinkerboote gebaut: Die Faszination für ein Handwerk, das aus größtenteils lokalen Rohstoffen stabile Boote schafft, lebt weiter.

Schöne Segelsaison
Mast und Schottbruch



Folkeboot-Regatta am Mönhensee?

Das kann nur das „Goldene Waffeleisen“ sein!

von Sabine Bühlmann, F GER 49 FLORØ

Inzwischen ist es kein Geheimnis mehr: Wenn sich die Folkeboot-Segler am Mönhensee treffen, muss es wieder Zeit sein für's „Goldene Waffeleisen“! Die beliebte Veranstaltung mit dem begehrten Siegerpreis des Goldenen Waffeleisens, gesponsort von Achim Cloer, hat auch im Oktober letzten Jahres wieder einige Folkeboot-Enthusiasten an den Mönhensee geholt. Im größten Segelrevier des Sees, dem Stau-

mauer-Becken, wurde eine perfekte Regattastrecke ausgelegt und los ging es... bei bisweilen sehr (!) stürmischen Böen und wildem Wetter, was bekanntlich den Folkebooten weniger ausmacht als manchmal den Crews, wobei die auch sehr erfahren und größtenteils hartgesotten waren. Tatsächlich hat dieses Mal zwei Folkeboote das Pech einer gebrochenen Jumpsteg-Spreize erlitten, aber die vom ersten Tag war



schnell repariert und die vom zweiten Tag traf die „rote Laterne“, so dass es keine Auswirkungen auf die letztendliche Platzierung hatte.

Es wurden an zwei Tagen je drei Vollwettfahrten gesegelt, von denen die besten vier gewertet wurden. Auch Crews, die durch technischen oder personellen Ausfall nur an einem Tag so richtig dabei sein konnten, haben teilweise eine fulminante Aufholjagd durchgeführt – es kommt also nicht unbedingt auf die Anzahl der Wettfahrten an, sondern wer letztendlich die Nase vorn hat ... und das ist wahrscheinlich erstmal der, der so sagenhaft wunderschön geradeaus segelt!

Die Wettbewerbsleitung stellte erfreut fest, dass sich weitere auswärtige Regattateilnehmer angemeldet hatten und aus diesem hochkarätigen Feld ging auch der Sieger hervor: die Crew Jörg Meier, Wolfgang Rostek und Thomas Junker (F GER 1086) vom Yachtclub Ruhrland Essen (YCRE) am Baldeneysee. Sie sind neben Sascha Gardy, Andreas Hurraß und Jakob Hesper (F GER 741, SKEH) die zweite Crew vom Baldeneysee, die das Goldene Waffeleisen in den letzten Jahren gewinnen konnte.

Zweiplatziert waren dieses Mal Andreas Hauf und Markus Eggenstein (F GER 899) vom SKMD und drittplatziert Will Sürth, Birgit Werthschulte und Arnd Ritter (F GER 818) vom YCM und das zeigt, dass die Lokalmatadore vom Mönhensee den Siegern als hartnäckige und schnelle Verfolger auf den Fersen waren.

Die Tradition, dass der Sieger ein paar Interview-Fragen zu beantworten hat, wollten wir auch dieses Mal wieder aufleben lassen – hier sind sie, beantwortet von Jörg Meier:

Wie seid ihr auf die Idee gekommen, das „Goldene Waffeleisen“ mitzusegeln?

Das Interview in der FolkeNews und auch die Berichterstattungen von einigen Teilnehmern haben uns inspiriert, mit dem Folkeboot auf der Mönhe zu segeln.

Kanntet ihr das Goldene Waffeleisen schon vor der Wiederauflage?

Ja, vom Hörensagen. Oft hat sich der Termin leider mit anderen Regatten überschritten.

Was hat Euch denn an unserem Revier überrascht? Gab es irgend etwas, womit ihr nicht gerechnet habt?

Die Bedingungen beim Waffeleisen 2023 waren ja recht stürmisch *grinst*, also für den Mönhensee an dem Wochenende konnte es nicht besser sein. Mit zusammengewürfelter Crew haben wir nicht erwartet so gut abzuschneiden. Da spielt vielleicht auch mit, dass jeder aus der Crew den Mönhensee von Regatten in verschiedenen Bootsklassen kennt, Wolfgang mit der VA, Thomas mit seiner J22 und ich aus dem 470er.

Was hat Euch am besten gefallen bei uns?

Die perfekte Organisation in allen Belangen. Wir haben uns von Ankunft mit dem Boot bis zum Abschluss der grandiosen Preisverteilung – mit einem goldenen Waffeleisen in Händen – den leckeren Abschlusswaffeln, für alle Teilnehmer, familiär aufgehoben gefühlt. Das Konzept mit den „Buchungsoptionen“ für Startgeld, Stegbier/Glühwein, Dinnerbuffet, DJ Musik und Frühstücksoption hat uns gefallen. Danke von uns auch an die Sponsoren, die mit netten Ideen wie z.B. einer „Ballasttasche“ die Teilnehmer überrascht haben.

Habt ihr noch mehrere Auswärtsregatten dieses Jahr gemacht und lohnt sich da überhaupt der Aufwand, mit Boot raus, hinfahren usw.?

Ich steuere gerne das eigene Schiff, da kenne ich die Routinen, was gerade bei dem starken Wind für uns gut war. Es gibt auch die Option als Crew oder Steuermann mit einem Boot von der Mönhe zu segeln. Dieses Angebot ist sehr großzügig und spart erheblich den Aufwand.

Warum segelt ihr eigentlich Folkeboot?

Für das Folkeboot haben wir uns im Jahr 2017 entschieden, da wir neben Regatten auch das Fahrtensegeln betreiben. Am Baldeneysee, unserem Heimatrevier, gibt es eine große Folkeboot-Flotte. Die 6 Ranglistenregatten am Baldeneysee segelt die Stammcrew mit Wolfgang, Biggi und Jörg.

Jetzt noch eine pragmatische, letzte Frage: Sag mal ehrlich, könnt ihr überhaupt Waffeln backen oder wer bedient das Waffeleisen bei Euch?

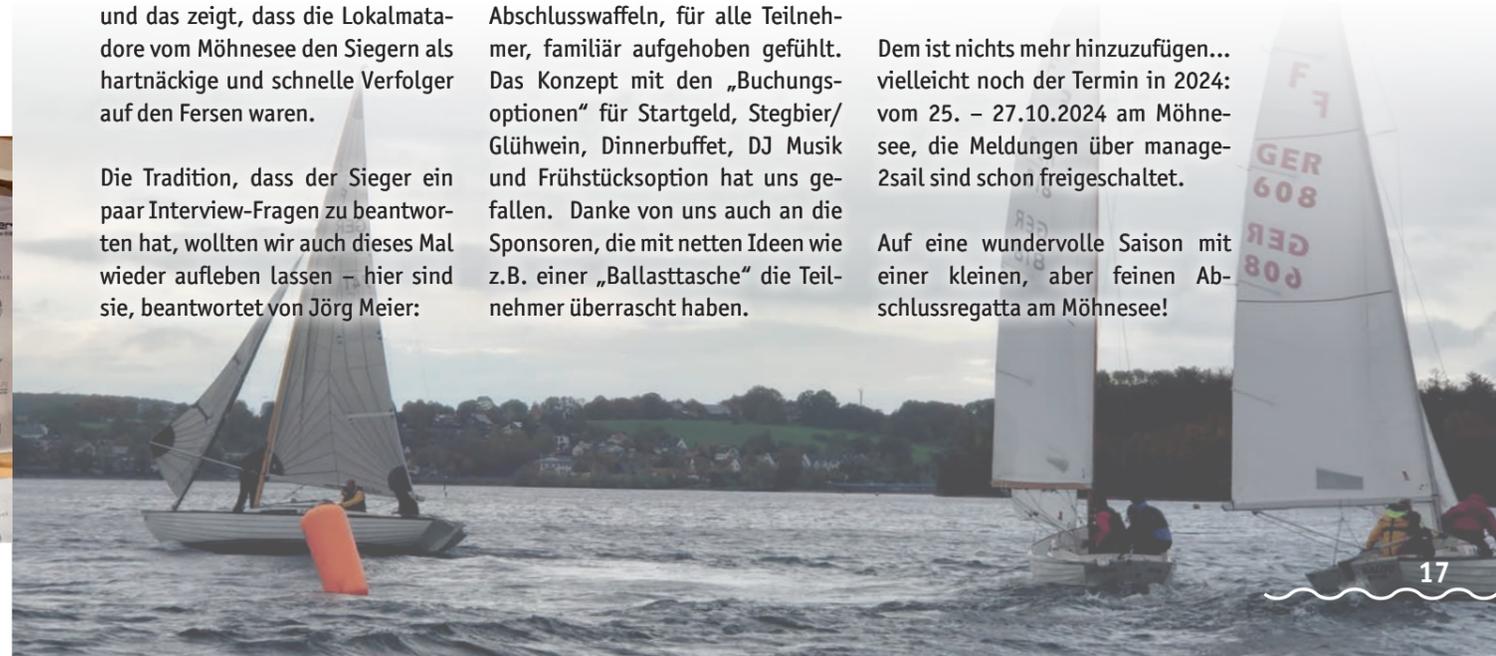
Klar doch können wir „gemeinsam“ Waffeln backen, mein Favorit sind die mit heißen Kirschen und Sahne/Eis garniert, gerne aber auch herzhaft.

Und der Ausblick?

„Das Goldene Waffeleisen 2024 ist im Regattakalender geplant, wir arbeiten daran weitere Crews vom Baldeneysee an die Mönhe zu bringen.“

Dem ist nichts mehr hinzuzufügen... vielleicht noch der Termin in 2024: vom 25. – 27.10.2024 am Mönhensee, die Meldungen über managewsail sind schon freigeschaltet.

Auf eine wundervolle Saison mit einer kleinen, aber feinen Abschlussregatta am Mönhensee!



Ein Frühlingswochenende in Eckernförde Eck-Days 2024

von Gero Martens, F GER 739 YLVA

Endlich mal wieder Eckernförde, und das gleich an vier Tagen, zwei davon Training und zwei Regatta.

Ich darf es – mal wieder– vorwegschicken: Wer Wasser mag sowie gutes Wetter und nicht dabei war, der hat – na was wohl? – wieder mal was verpasst.

Gewohnt freundlich empfing uns der SCE bereits am Mittwoch in Person des Hafenmeisters, der unsere Yachten schnell und sicher ins kühle Nass der Ostsee beförderte. Das Training lief am Himmelfahrtsdonnerstag und -freitag und Sönke Durst hatte Ideen und Konzepte aus Kertemünde vom dortigen Frühjahrstraining mitgebracht. Sehr schön und innovativ vom Ansatz her, z.T. intellektuell herausfordernd in der Umsetzung auf dem Wasser. Da galt es z.B., einen Parcours mit vier Tonnen im „Das-ist-das-Haus-vom-Nikolaus-Modus“ abzusegeln, und das nicht allein, sondern mit der gesamten Trainingsgruppe. Damit das Ganze dann auch richtig Spaß macht, wurde der Parcours durch unsere beiden nimmermüden Übungsleiter Klaus Blenckner und Fritz Schaarschmidt kontinuierlich verkleinert, so dass wir uns am Ende mit allen Booten quasi in einem Dauermanövermodus befanden – da wird einem dann schon mal warm.

Gleiches galt für die anschließenden (Sehr-) Kurzwettfahrten, die ebenfalls von Fritz und Klaus professionell ausgeführt wurden – unser Dank an Euch beide!

So, nach zwei Tagen waren dann alle auch im Betriebsmodus und es schlug am Samstag und Sonntag die Stunde von Wettfahrtleiter Walter Sperlich und seinem Team.

An beiden Tagen herrschten nordöstliche Winde vor, am Samstag eher leicht, am Sonntag mit richtig Druck – somit war bei strahlendem Sonnenschein für Jeden unter den zwölf Teilnehmenden etwas dabei und Walter konnte wie geplant insgesamt sieben Wettfahrten auf's Wasser bringen.

Am Samstagabend fand ein lecker-launig-lustiges Abendessen im neu gestalteten Vereinsheim des SCE statt.

Knapp und verdient gewann dann am Sonntag aufgrund der höchsten Kontinuität in der Serie „Segelprofessor“ Per Jørgensen aus Dänemark gefolgt von den „üblichen Verdächtigen“.

Wir danken dem SCE und allen Beteiligten – wir haben uns sehr wohl bei Euch gefühlt.

Schon mal zum Vormerken für Alle, die jetzt (wieder) auf den Eckernförde-Geschmack gekommen sind: Im nächsten Jahr wird der SCE sein 125-jähriges Bestehen begehen. Wir als Folke-Klassenvereinigung freuen uns, wenn wir das Jubiläumsjahr mit den Eck-Days bereichern dürften. Wir sehen uns am Himmelfahrtswochenende 2025 in Eckernförde!

Ankündigung Klinker Cup

von Michael Müller F D 554 HAVFRUEN

Worum geht es?

Ihr segelt Folkeboot! Ihr seid offen für Neues, freut euch auf neue Impulse, Herausforderungen und freudvolle Tage in der Gesellschaft bunt gemischter Folkeboot-Individualist*innen. Eine ernsthafte Regatta ist nicht euer Ding, aber bei einem vergnüglichen Wettbewerb, bei dem das Miteinander im Vordergrund steht, seid ihr mit Spaß dabei?

Programm 05.-07.08.2024

Wir treffen uns im Laufe des Montags im Hafen von Søby, genießen das Hafenkino (wer zuletzt kommt, hat die meisten Zuschauer*innen!) und besprechen die Programmpunkte der kommenden Tage. Abhängig von den Wetterbedingungen werden wir das Programm so gestalten, dass wir täglich in einem anderen Hafen anbinden. Damit kommen wir zu längerem gemeinsamen Segeln und erledigen das Spielen und Lösen der Aufgaben jeweils auf dem Törn

Organisation – Kosten – Anmeldung

Um die Organisation möglichst unaufwendig zu halten, sorgt jede Crew für sich selbst. Auch die Entrichtung der Hafengebühren erfolgt selbstverantwortlich. Um die minimalen Auslagen zu decken und die Bereitstellung der Anlegerbiere zu gewährleisten, hätten wir gerne mit eurer Anmeldung eine Überweisung in Höhe von 10,-€.

Alles, was ihr noch tun müsst, ist eine Anmeldeemail an: mail@mmfoto.de / Stichwort „Klinker Cup“ zu schreiben. Bitte Schiffsnamen und Segelnummer angeben.



Beim Klinker Cup segelt der Enthusiasmus! Hier gibt es was für's Auge und Herz, aber nicht für's Trophäenregal! Klinker Cup ist nichts anderes als „Spielen mit den Booten“. Auf dem Wasser wie an Land gilt: Ausprobieren, Abgucken, Kennenlernen. Hier segeln alle! Die mit viel Erfahrung und die mit weniger, Einhand-segler*innen und Familiencrews – mit und ohne Hund.

Ein Programmpunkt des letzten Jahres ist gesetzt: No Noodles, der Kochwettbewerb, der nur Gewinner kennt, ist das kulinarische Highlight des Treffens. Alle Crews bringen ihr Kochequipment an gemeinsame Tische, schnippeln, schnacken und köcheln Leckeres. Wie der Name verrät, sind die klassischen Nudelgerichte allerdings verpönt. Jeder soll bei jedem probieren. Die Rezepte werden gesammelt und im Nachgang unter allen verteilt.

Bis zum 1. Juli solltet ihr die 10,-€ überweisen an:

Thorsten Bruske: IBAN DE 14 2225 0020 0148 4658 00

Für Fragen, Ideen oder Hilfsangebote zur Organisation meldet euch gerne bei uns:

Michael Müller | mail@mmfoto.de
Thorsten Bruske: | t.bruske@gmx.de



Wie war Dein Segel-Sommer?

Teile Deine Erlebnisse und bewirb Dich auf den Fahrtenpreis für Folkeboot-Segler!

Deine Tour ist preisverdächtig: Auch in diesem Jahr winken wieder wertvolle Preise!

Bewerbung siehe Rückseite ➔

Infos auf www.folkeboot.de oder jetzt gleich den QR-Code scannen...



Der letzte Törn

von Konstantin Behnisch, F GER 1137 CHES

Wir trauern, um Hans Christian „HC“ Steinmüller, den langjährigen Wettfahrtsleiter der Rolling Home in Berlin.

HC hat mehr als 35 Jahre unsere Traditionsregatta herausragend geleitet und maßgeblich dazu beigetragen, dass die Rolling Home zu dem geworden ist was sie heute ist. Nach unseren Meisterschaften, die wichtigste Regatta für unsere Folkeboote mit internationalem Renommee in Deutschland.

Vor allem wird uns aber der Mensch Hans Christian Steinmüller fehlen. Mit seiner Offenheit und seiner ansteckenden Fröhlichkeit, immer einen witzigen Spruch auf den Lippen war er auch für uns immer da und ansprechbar.

Am 20. Dezember 2023 ist Hans Christian auf seinen letzten Törn gegangen.

Wie der S.C. Ahoi auf seiner Webseite, unter anderem, sehr treffend schreibt:

„Mit seinem jahrzehntelangen Engagement für guten Segelsport hat er sich und auch dem SC Ahoi großes Ansehen erworben. Sein Können hat uns alle inspiriert und besser gemacht. Danke, dass Du mehr als ein halbes Jahrhundert Deine Leidenschaft für das Regattasegeln mit uns geteilt hast!“

Unser aufrichtiges Beileid gilt seiner Frau Christine, seinen Töchtern und seiner gesamten Familie.“



Auch die Folkeboot-Familie schließt sich diesen Gedanken an und wird Hans Christians Andenken ehren.

Schleipokal 2024

Die Große Breite, eine Wundertüte

von Gero Martens, F GER 739 YLVA

Ich schon wieder und das noch mal schnell vor Redaktionsschluss...

Der Schlei-Segel-Club insbesondere in Person von Udo Hompesch hatte alle akquisitorischen Hebel in Bewegung gesetzt und 17 Schiffe auf die Teilnehmerliste des Schleipokals 2024 gebracht – erfreulich in Anzahl und noch erfreulicher in Bezug auf die Qualität des Teilnehmerfeldes. Allein fünf Schiffe aus dem Königreich Dänemark, die dann am Ende sämtlich auch unter den ersten sieben Plätzen der Ergebnisliste zu finden waren.

Aber zurück auf Anfang: Und dort steht beim Schleipokal natürlich das gemeinsame Frühstück in der SSC-Gaststätte „Dat Leck“ – lecker, reichlich und liebevoll angerichtet. O-Ton aus dem Teilnehmendenkreis: „All you can satt!“

Nun aber auf's Wasser: Der Samstag hielt bei strahlendem Sommerwetter 1-2 bft aus Nordost für uns bereit – nicht so häufig auf der Großen Breite. Vier tolle Rennen konnte die Wettfahrtleitung auf die Bahn bringen und dabei wurde im gesamten Feld bis zur Ziellinie um jeden Punkt gerungen – wichtig in der Endabrechnung, wie sich noch zeigen sollte. Am Abend war in der geschmückten Halle des SSC neben Freigetränken ein Grillbuffet aufgebaut und wieder hieß es „all you can satt“.

Der Sonntag brachte – nach dem Frühstück – auf dem Wasser noch zwei Wettfahrten bei nun fast schon klassischen nordwestlichen Winden um 3 bft mit herrlich erratischen Drehern um bis zu 40°. Die Spitze verdichtete sich deshalb bis zum sechsten und letzten Rennen auf das Trio 1. Jørgensen, 2. Kipcke, 3. Buch, die sich dann im letzten Rennen allerlei taktische Spielereien miteinander lieferten, was teilweise zu verwunderten Blicken in der zweiten Hälfte des Feldes führte.



Das „offene Geläuf“ vorne nutzte Lokalmatador René Bastian mit Crew eiskalt für einen sicheren Tagessieg in der letzten Wettfahrt. Apropos Lokalmatador: Den Preis für das beste an der Schlei beheimatete Boot insgesamt errang Udo Hompesch mit seiner Crew.

Ach ja, die Herrschaften mit taktischen Spielereien kamen dann auch irgendwann ins Ziel, hier lautete die Reihenfolge am Ende 1. Kipcke, 2. Jørgensen, 3. Buch. Ulf Kipcke wurde damit auch gleichzeitig Landesmeister Schleswig-Holstein – puh, das war anstrengend.

Allen Beteiligten im SSC, die zum Gelingen dieses tollen Events beigetragen haben, gilt unser herzlicher Dank – gerne kommen wir wieder zu Euch!



Bewerbung zum Fahrtenpreis der Deutschen Folkeboot Vereinigung e. V.:

Bootsname: _____ Segel-Nummer: _____

Heimat-Hafen: _____

Eigner: _____

Skipper und ggf. Crew: _____

Törn-Zeitraum: _____

Törn-Kurzbeschreibung (z. B. Start, Route, Ziel, Motto): _____



Bitte ausreichend frankieren

80
NORDIC
FOLKBOAT

An die
Deutsche Folkeboot Vereinigung e. V.
z. Hd. Jan H. Alberti
Obmann Fahrtsegeln
Twedter Strandweg 5d
24944 Flensburg
GERMANY

Verfügbare Dokumentation (bitte ankreuzen):

Logbuch Bilder Videos Sonstiges:

Tel.-Nr. für Rückfragen: _____

Email-Adresse für Rückfragen: _____

Unterschrift: _____

Auf dem Mälaren von West nach Ost: Ein Folkeboot auf Jubiläumsreise

von Katja Voigt, F S 849 TUULIKKI



Wie in der letzten Folkenews berichtet, haben wir in diesem Sommer mit unserem schwedischen Folkeboot eine Jubiläumsreise in den heimatlichen Gewässern gemacht. Nachdem wir 9 Tage in **Kungsör** ① am westlichen Ende des Mälaren verbracht haben, wo es vor 60 Jahren gebaut wurde, und mit den Menschen, die mit seiner Herkunft zu tun hatten, eine kleine Jubiläumsfeier veranstaltet hatten, segelten wir mit einer Liste guter Tipps, die auf der Feier für uns zusammengetragen wurden, Richtung Osten.

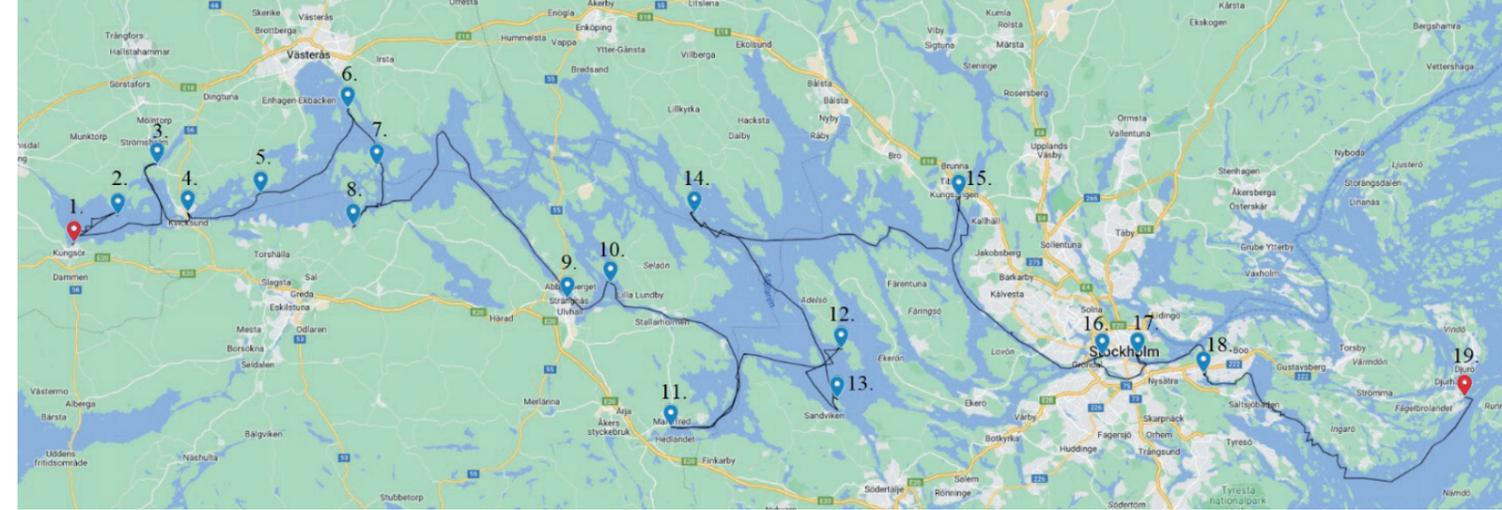


Am 10. Juli brachen wir spätnachmittags auf und legten nur 3,5 sm zurück, um auf der Klubsinsel **Västra Glipen** ② des Kungsörer Segelvereins ein bisschen Zeit zu verbringen und uns nach dem Trubel der vergangenen Tage etwas auszuruhen. Die Insel ist klein aber fein mit einem Leuchtturmfelsen, auf dem wir in der warmen Abendsonne ein kühles Bier tranken, einem geräumigen Vereinshaus mit überdachter Veranda, Trockenklos und Waschbecken mit fließendem Wasser. Trinkwasser und Müllentsorgung gibt es dort nicht. Es regnete die nächsten Tage wieder viel und war außerdem sehr windig, so dass wir dort blieben, bis das Wetter besser wurde. Am ersten Tag waren noch ein paar andere Boote da, aber dann waren wir ganz allein. Das war sehr reizvoll.

Am 13. Juli segelten wir mittags weiter – bei Windstärke 3-4 bft, in Böen 5-6 bft. Anfangs war es noch bewölkt und es gab vereinzelte Regenschauer, dann klarte der Himmel auf. Nach einem Abstecher zurück nach Kungsör für eine Drohnenaufnahme, die uns noch fehlte, ging es am Nachmittag weiter Richtung Nord-West. Die Sonne schien und wir genossen die schöne Landschaft in vollen Zügen. Am späten Nachmittag erreichten wir den kleinen, historisch interessanten Ort **Borgåsund** ③ am nördlichen Seeufer und machten im Gasthafen direkt an einem gut besuchten Restaurant in einem liebevoll restaurierten, 151 Jahre alten Hafenterrassengarten fest. Das passte perfekt, denn wir waren mächtig hungrig. Auf der Veranda des Restaurants mit Blick auf unser Boot aßen wir köstlichen frischen Mälaren-Zander. Unser Boot glänzte in der Sonne und wir fühlten uns wie König und Königin. Wir machten einen Abendspaziergang durch das alte Dorf und besuchten am nächsten Vormittag den Strömsholm-Kanal mit einer beeindruckenden Schleuse aus dem 18. Jahrhundert, alles bei schönstem Wetter.



Am 14. Juli fuhren wir mittags los, das Wetter war ganz nach unserem Geschmack: leichter Wind (2-3 bft) und Sonnenschein. Am frühen Nachmittag erreichten wir die Klappbrücke von **Kviksund** ④, deren Öffnung sich aber um eine ¾ Stunde verspätete, da eine Zugdurchfahrt abgewartet werden musste. Hinter der Brücke machten wir Rast in einer Marina, um Benzin- und Trinkwasserkanister sowie Lebensmittelvorräte aufzufüllen. Eine Tüte Zimtschnecken kam an Bord (aber sie hielt nicht lange vor). Am späten Nachmittag setzten wir die Reise fort und erreichten 1,5 Stunden später die nächste Vereinsinsel: **Stora Bubbholmen** ⑤, die auf der Höhe von Eskilstuna liegt. Diese Insel ist etwas größer als die erste unseres Törns, eigentlich sind es sogar zwei Inseln. Sie sind bewaldet, malerisch schön und man kann die größere auf einem Pfad bequem umrunden. Ein Vereinsmitglied lud uns ein, die Vereinssauna zu benutzen, das freundliche Angebot nahmen wir gerne an. Das Wasser war überraschend kalt, es kostete uns einige Übewindung zu schwimmen. Spät am Abend beobachteten wir einen tauchenden Biber aus nächster Nähe. Sehr aufregend!



Am 15. Juli brachen wir wegen einer Gewitter- und Starkwindwarnung einen Tag früher auf als geplant, um sicher zum nächsten Zielort zu gelangen. Wir segelten am späten Nachmittag los, es war böig und bewölkt, aber gegen Abend beruhigte sich der Wind und die Sonne zeigte sich sogar. Wir genossen an Bord mal wieder Zimtschnecken mit Tee aus der Thermoskanne und waren glücklich. Unser Ziel war eine Vereinsinsel, die sich in der Nähe der Stadt Västerås in der Bucht Västeråsfjärden befindet. Rechtzeitig vor dem Unwetter erreichten wir den Hafen von **Rågsäcken** ⑥, eine sehr schmale kleine Insel mit einem Berg Rücken in der Mitte, von dem aus man eine gute Aussicht hat. Wir bauten zum ersten Mal auf dieser Reise unsere Kuchenbude auf und überstanden den Gewittersturm trocken und entspannt. Am Mittag des nächsten Tages hörte es auf zu regnen und wir konnten ein bisschen herumspazieren, draußen kochen und essen, bevor wir am späten Nachmittag weitersegelten.



Am 16. Juli legten wir nur eine kleine Etappe von 4 sm zurück, Ziel war eine Insel im Naturschutzgebiet, deren nördliche Hälfte im Besitz eines der älteste Segelvereine Schwedens ist (1883 gegründet). Der Stopp auf **Kedjeön** ⑦ war eine gute Entscheidung, denn landschaftlich war es ein Höhepunkt der Reise. Auch hier gibt es einen Rundwanderweg am Ufer entlang und einen zweiten Weg, der mitten durch den Wald über den Bergrücken der Insel führt. Es stehen dort mächtige Bäume, die einem das Gefühl geben in einer anderen

Zeit unterwegs zu sein. Der östliche Teil des Waldes ist feucht, voller Moose und Farne (und Steinpilze!) und wirkt wie ein Urwald. Am Ostufer entdeckten wir unzählige umgestürzte Bäume mit den charakteristischen Bibernagespuren, die wir bislang nur von Bildern kannten. Am Wasser sahen wir einige Biberburgen aus Ästen und Zweigen. Das war für uns sehr beeindruckend. Von einem Vereinsmitglied, einer jungen Frau, die uns gastfreundlich unter ihre Fittiche nahm, erfuhren wir bei einem gemeinsamen Saunagang, dass Biber Anfang des 20. Jahrhunderts in Schweden ausgerottet waren und die heutigen etwa 100.000 schwedischen Biber von rund 80 norwegischen Bibern abstammen, die vor 80 bis 100 Jahren umgesiedelt wurden.

Am 17. Juli ging es mittags weiter. Der Wind hatte, wie in den letzten Tagen auch, eine Stärke von 3-4 bft, mit Böen zwischen 5 und 6 und wir setzten nur das Großsegel. Unser nächstes Ziel **Sundbyholm** ⑧ lag am Festland auf der Südseite des Sees. Das letzte Stück der Anfahrt war eng mit gefährlichen Untiefen, was sich in Kombination mit den Windböen etwas abenteuerlich anfühlte und hohe Konzentration beim Navigieren erforderte. Eine Erfahrung, die uns bewusst machte, dass wir ein gut eingespieltes Team sind. Der Hafen hat natürlich eine andere Dimension als die kleinen Vereinshäfen, die wir gewohnt waren und es war uns fast ein bisschen zu viel Zivilisation. Abends gab es eine leckere Steinpilzpfanne auf dem Steg.

Am nächsten Tag, dem 18. Juli, brachen wir wieder mittags auf. Wind und Wetter waren unverändert, also böig und bewölkt mit vereinzelten Schauern. Wir segelten auf Vorwindkurs ohne Fock Richtung Nordosten und machten einen Abstecher in die Bucht Kungsårfjärden. Dort umrundeten wir ein paar schöne Inseln. Nach Anlegen war uns bei dem ruppigen Wetter nicht zumute. Dann ging es auf Halbwindkurs zurück nach Süden. Bei der Einfahrt in die Bucht Norrfjärden erlebten wir mehrere heftige Regenschauer mit Windböen im Wechsel mit friedlichem Sonnenschein und Windstille. Das war spektakulär. Die Landschaft war wieder malerisch. Das letzte Stück mussten wir wegen Flaute motoren. Die Ankunft in **Strängnäs** ⑨ bei Sonne war toll. Die beiden Wahrzeichen, der Dom und die rote Windmühle auf dem Berg, waren schon von weitem zu sehen.

Für Strängnäs nahmen wir uns ein paar Tage Zeit. Mit dem Wetter hatten wir Glück. Der Ort ist wirklich sehenswert, das hatten uns die Kungsörer schon ans Herz gelegt. Es gibt dort schöne, gut erhaltene Häuser aus dem 14. Jahrhundert. In der rund 770 Jahre alten Domkirche wurde Gustav I. vor genau 500 Jahren zum König gewählt, bevor er die Befreiung Schwedens aus der dänischen Herrschaft anführte. Am Jahrestag dieses Ereignis hatte das amtierende schwedische Königspaar Strängnäs ein paar





Wochen vor uns besucht. Für uns Lübecker war es interessant zu erfahren, dass König Gustav I. zuvor in der reichen Hansestadt Lübeck Zuflucht gefunden hatte und von dort aus seinen Feldzug vorbereitete und dass bei seiner Wahl in Strängnäs auch Lübecker Abgesandte anwesend waren. 15 Jahre später errichtete der König übrigens seinen Landsitz in Kungsör und gab dem Ort seinen Namen. Also viele Verbindungen in alle Richtungen! Auch 3 Runensteine aus der Wikingerzeit gibt es dort. Es gab also allerhand besichtigen und zu erfahren.

Am 21. Juli setzten wir unsere Reise fort, wieder durch eine wunderschöne Gegend. Gegen Mittag erreichten wir die Insel **Askholmen** (10), und machten dort einen Spaziergang. Am Nachmittag wurden wir von einem Sommergewitter begleitet. Sicherheitshalber holten wir die Segel ein und fuhren den Rest der Strecke nach **Mariefred** (11) unter Motor. Ähnlich wie vor Stängnäs konnten wir schon von weiten das imposante Wahrzeichen der Stadt sehen: Schloss Gripsholm. Außerdem beobachteten wir einen Seeadler am Himmel. Direkt neben dem Schloss ist der Gasthafen. Es war gerade ein Volksfest (Food-truck-Wettbewerb) im Gange, wir kauften an einem Foodtruck ein hervorragendes Falafelgericht. Am nächsten Tag schien die Sonne und wir bummelten durch die hübsche Altstadt, besuchten einen Flohmarkt und nahmen nachmittags an einer interessanten Schlossführung teil. König Gustav I. und seine Nachfahren ließen wieder grüßen. Im Hafen war weiterhin Volksfeststimmung, die Party ging bis spät in die Nacht.

Am 23. Juli brachen wir vormittags wieder auf. Es hatte wenig Wind (2 bft) und war sonnig und warm. Nach 13½ sm erreichten wir am späten Nachmittag die Insel **Björkö** (12), auf der sich im 8. bis 10. Jahrhundert das Wikingerdorf Birka befand, das damals der wichtigste Handelsplatz Skandinaviens war. Das Museumsgebäude hatte schon zu, aber wir warfen einen Blick in das Freilichtmuseum und machten einen Spaziergang über das Gelände. Von einem Berg aus hatten wir einen herrlichen Ausblick. Da wir sehr hungrig waren besuchten wir noch das Inselrestaurant, in dem es traditionelle Gerichte gibt. Aufgrund eines Missverständnisses servierte uns die Kellnerin 3 Gerichte, eines davon war Elch, den wir als Pesco-Vegetarier prinzipiell nicht bestellt hätten. Er war allerdings sehr lecker! Als Entschädigung für den Fehler brachte die Kellnerin noch ein 4., diesmal vegetarisches Gericht, das wir uns dann aber einpacken ließen. Hungrig waren nach diesem Restaurantbesuch erstmal länger nicht mehr.

Abends legten wir dann noch 8 weitere Seemeilen bei leichtem Wind und tiefstehender Sonne zurück und erreichten ganz entspannt die hübsche Insel Slandö mit dem Vereinshafen

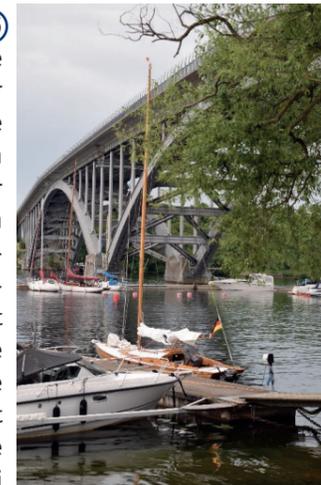
Slandö Kalv (13). Dort verbrachten wir einen geruhsamen Tag mit Spazierengehen, Reste-Essen, Saunabaden, Lesen und Scrabble-Spielen.

25. Juli: Da die nächste Etappe etwas länger werden würde, kochten wir einen Eintopf für unterwegs vor. Der Wind nahm unterwegs ein bisschen zu von 2 auf 4 bft, anfangs war es bewölkt, abends dann sonnig. Nach 4 Stunden erreichten wir in der nördlichen Bucht Grönsöfjärden die Insel **Granskär** (14), die uns empfohlen worden war. Die Insel steht unter Naturschutz und ist unbewohnt, allerdings gibt es einen Tisch mit Bänken und ein Trockenklosett für die Gäste. Es gibt keinen Anlegesteg, nur einen Naturhafen. Wir befestigten unser Boot an einem Baumstamm und kletterten über Steine an Land. Es ist eine traumhaft schöne Insel mit glatten Felsen und einem Mischwald. Nach einem Abendbrot in der Abendsonne auf einer felsigen Anhöhe mit Ausblick umrundeten wir die Insel zu Fuß und waren sehr angetan.

Am 26. Juli ging es mittags weiter und wir legten wieder ein größeres Stück Strecke Richtung Osten zurück. Der Wind wehte mit angenehmen 3-4 bft, es war bewölkt, aber trocken. Wir überquerten zunächst die weitläufige Bucht Norra Björkfjärden und segelten dann den engen Sund Skeppsbackasundet entlang. Das war landschaftlich sehr reizvoll und wir waren ganz für uns. Wir zählten 5 Seeadler auf dem Weg. Auf dem Fahrwasser in der Bucht Näsjärden war es deutlich belebter. Wir hatten Vorwindkurs und segelten einen stolzen Schmetterling. Wir sahen viele schöne Inseln mit einladenden Vereinshäfen, wollten aber zum Einkaufen ans Festland. Nach 20 sm erreichten wir **Kungsängen** (15) am Nordufer des Mälaren. Der Hafen ist allerdings recht ausgesetzt, so dass die Nacht ziemlich unruhig war. Wir lagen ganz außen und unser Boot schaukelte wie wild. Am nächsten Tag parkten wir es in einen geschützteren Bereich um.

Nach einem ruhigen Landtag segelten wir am 28. Juli morgens weiter Richtung Osten, unsere letzte Etappe vor Stockholm. Wir waren sehr gespannt auf die große Stadt! Wir passierten eine Schwenkbrücke und fuhren dann etwas angespannt unter einer nur 12 m hohen Brücke hindurch, natürlich ohne oben anzustoßen. Die Bebauung an den Ufern wurde allmählich dichter, die Stadtnähe war spürbar. Ein bisschen beunruhigten uns die zahlreichen in der Seekarte verzeichneten Wracks auf unserer Strecke. Am frühen Nachmittag trafen wir ein, vor uns die beeindruckende Silhouette der Altstadt mit dem Reichstag und anderen prächtigen Gebäuden und vielen alten Kirchtürmen. Ausflugsschiffe kreuz und quer. Unser Folkeboot wirkte mit einem Mal so klein! Wir steuerten einen Vereinshafen unter der riesigen alten

Stahlbrücke **Västerbron** (16) an. Eine super zentrale Lage und die Hafengebühr ist für Stockholmer Verhältnisse günstig (war natürlich auch ein Tipp aus Kungsör ...). Wir machten einen ausgedehnten Spaziergang durch die wunderschöne Altstadt von Stockholm. Wir besichtigten dort u.a. das Gebäude in der Straße Skeppsbron 44, in dem unsere Örtengren-Segel hergestellt wurden. Schade, dass es diese renommierte Segelmacherei nicht mehr gibt!



Am Vormittag des 29. Juli brachen wir nach einem gemütlichen Frühstück im Vereinshaus auf, um weiter ins Zentrum der Stadt vorzudringen. Dazu fuhren wir ein kleines Stück zurück und bogen dann in den Seearm südlich von Södermalm ein. Wegen der großen Betriebsamkeit in der Stadt entschieden wir uns, unter Motor zu fahren. So konnten wir uns in Ruhe umschaun. Es gab auf dem Wasser und am Ufer so viel zu sehen! Kurze Zeit später erreichten wir die Schleuse Hammerbyslussen, wo viel Betrieb herrschte. Wir waren ziemlich aufgeregt, denn es war unsere erste Schleusung auf eigenem Kiel. Es ging einfacher als gedacht: Wir konnten uns einfach vom Boot aus an herabhängenden Seilen festhalten und nach ein paar Minuten waren wir unbemerkt einen halben Meter tiefer angekommen. Dieses kleine „Abenteuer“ markierte nun auch den Abschied vom Mälaren und die Einfahrt in die Ostsee. Entsprechend heißt das an den Schleusenkanal anschließende Gewässer Saltsjön: „Die Salzsee“.



Weiter ging's mitten durch die rummelige sommerliche Großstadt. Der Verkehr nahm zu und Ausflugsboote fuhren in einem Affenzahn an uns vorbei und verursachten Wellengang. So war das Anlegen im **Vasahamn** (17) gar nicht so einfach. Wir hatten online einen außenliegenden Liegeplatz gebucht, durften aber nach innen umziehen, wo es deutlich ruhiger war. Wir trafen auf drei hilfsbereite Leute, die alle von sich behaupteten, sie hätten hier im Hafen das Sagen. Jetzt waren wir im touristischen Herzen der Stadt. Im Hafen lagen Segelboote aus aller Herren Länder und wir waren umgeben von tollen Museen. Wir besuchten das Seehistorische Museum, in dem ein Folkeboot aus den 60er

Jahren ausgestellt ist. Es gab gerade eine interessante Sonderausstellung über Freizeitboote in Schweden. Außerdem waren wir in dem relativ neuen Wrackmuseum, dem Schwestermuseum des Wasamuseums, das wir von früheren Stockholmaufenthalten kannten. Die Ausstellung war sehr, sehr beeindruckend, ganz hervorragend gestaltet! Die Sonne strahlte in Stockholm die meiste Zeit vom Himmel, zwischendurch zogen Gewitter durch.

Am 30. Juli wollten wir weiter, zu dem Treffpunkt, an dem wir mit dem letzten schwedischen Eigner unseres Boots verabredet waren. Um 17:30 Uhr brachen wir auf. Es herrschte so viel Bootsverkehr - nicht nur Ausflugsschiffe, sondern auch Fähren fuhren auf derselben Strecke ganz dicht an uns vorbei - dass wir es vorzogen, im Stadtbereich weiter unter Motor zu fahren. Wir hatten, wie so oft auf der Reise, Sonne im Wechsel mit Schauern. Bei Nacka bogen wir in den schmalen Sund Skurusundet Richtung Süden ein und legten dort um 19:30 Uhr in der **Saltsjö-Dufnäs Marina** (18) an. Sie hatte zwar keinen offiziellen Gasthafen, aber uns begegneten wieder einmal gastfreundlichen Schweden, die uns willkommen hießen. Am Himmel braute sich ein Gewitter zusammen.

Am 31. Juli warteten wir am Morgen ein weiteres Gewitter ab und legten dann das letzte Stück zurück. Es war mit 24 sm die längste Etappe der Reise. Anfangs mussten wir kreuzen, später hatten wir raumen Wind und zum Schluss Flaute, so dass wir den Motor noch einmal anwarfen. Nach genau 8 Stunden erreichten wir unser Ziel: **Stavnäs Vinterhamn** (19). Der Sohn des letzten Bootseigners hatte diesen Hafen als Treffpunkt vorgeschlagen. Wir wollten die letzten Tage ein bisschen zur Ruhe kommen und das Treffen vorbereiten. Der Hafen erwies sich als keine gute Wahl für einen längeren Aufenthalt, da direkt nebenan viele Ausflugsschiffe verkehren und Welle und Lärm verursachen. Aber wir entschieden uns zu bleiben und machten das Beste daraus, gingen spazieren und gingen essen und einkaufen, sammelten Blaubeeren, besuchten ein bezauberndes kleines Schärenmuseum und die Hafensauna, spielten und lasen, je nach Wetter. Von dem Treffen mit den letzten schwedischen Bootsbesitzern habe ich ja bereits berichtet.

Alles in allem war es eine wundervolle Fahrt!



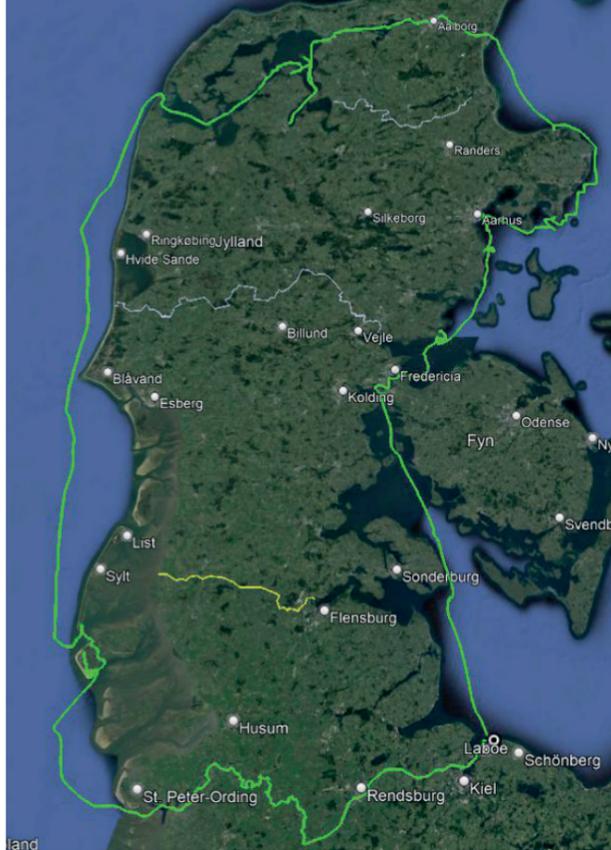
Mit Hugin rund Jylland

von Corinna Kraft und Hauke Melles, F GER 180 HUGIN

Nach 10 Jahren Segelurlaub auf der Ostsee ist es gar nicht so leicht, noch neue Ziele auf eigenem Kiel im vorgegebenen Sommerferien Zeitfenster zu erreichen. Oder etwa doch? Aber natürlich – ein für uns völlig unbekanntes Revier harret direkt vor unserem Heimat-hafen Wendtorf seiner Erkundung: Und das führt nach Westen. Also fassen wir den Plan, im Sommer 2022 im Uhrzeigersinn rund Jylland zu segeln. Wir haben zwar schon über 15.000 sm mit unserem Folkeboot HUGIN, einem Selbstbau aus 1966 in Douglasie auf Eiche, geloggt, aber trotzdem stehen für uns gleich mehrere Premieren an: Wir werden zum ersten Mal schleusen, befahren zum ersten Mal NOK und Eider und wir kommen zum ersten Mal in die Verlegenheit, uns mit dem Tidenkalender und der Nordsee auseinandersetzen zu dürfen. Ach ja – und unseren Motor werden wir mehr benutzen müssen, als in den letzten 10 Jahren Ostsee-segeln zusammen. Aber jetzt der Reihe nach.

Zusammen mit einigen Kümos und etlichen Yachten schleusen wir morgens aus der Kieler Förde in den NOK. Hier ist der Motor Pflicht, also fügen wir uns in unser Schicksal und stellen uns auf Gebrumm bis zur Gieselau Schleuse, dem Abzweig in die Eider ein. Auf der Fahrt gibt es viel zu sehen und besonders die riesigen Kümos so nah in diesem engen Fahrwasser vorbeiziehen zu sehen, ist beeindruckend. Schacht Audorf ist für HUGIN eine besondere Station gleich zu Beginn unserer Reise: Hier wurde er 1966 in der kleinen Garage von Bootsbauer Heinz Roespel als Meisterstück gefertigt und konsequent für das Fahrtensegeln optimiert. Schapps und Stauraum gibt es reichlich und die Kajüte ist eine Spant länger nach achtern gezogen. Für eine Pause ist aber keine Zeit, wollen wir doch heute noch in die Eider.

Unser Motor leistet trotz der ungewohnten Dauerbelastung gute Arbeit und so sind wir am frühen Abend nach 35 sm an der Gieselau Schleuse. Hier entrichten wir unsere Kanalgebühr und können noch in die Eider schleusen – als einziges Boot. Als hätte er geahnt, dass hier die Motorpflicht endet, versagt unser Motor kurz nach der Schleuse den Dienst. Also ziehen wir die Segel hoch



und gleiten bis Lexfähre geräuschlos durchs Binnenland. Hier liegen wir in einen Seerosenteich am kleinen Anleger. Am nächsten Tag kreuzen wir eiderab bis nach Pahlen. Unstete Winde und das enge Fahrwasser verlangen volle Konzentration. Aber auch ungewohnte Anblicke: Zu Ferienhäuschen ausgebaute ehemalige Pumpenhäuser, Kühe bis zu Brust im Wasser, knorrige Pappelreihen, Seerosen, Teichrosen und schilfbesäumte Ufer. Und Angler, Angler, Angler. Nach jeder Wende, also etwa alle zwei Minuten, fahren wir auf ein Exemplar dieser Gattung zu, die wir natürlich nicht ärgern wollen, die das aber oft nicht verstehen. Kein Wunder: Boote auf der Eider sind selten, Segelboote erst recht und segelnde Boote sah man hier schon lange nicht mehr. Die Eider ist hervorragend ausgebaut und wir kreuzen fast immer bis auf Armeslänge ans gut befestigte Ufer heran. Dennoch sind wir hier quasi alleine unterwegs. Nur ganz selten kommt uns ein „Spaßboot“ entgegen, etwas öfter sehen wir kleine offene Fischerboote. Wir genießen dieses andere Segeln und sind dankbar für die uns zur Verfügung gestellte Infrastruktur, fragen uns aber doch nach der Wirtschaftlichkeit: In den drei Eider-Schleusen Gieselau, Nordfeld und im Eidersperrwerk wurden wir jeweils als einziges Boot geschleust und auch die Eisenbahndrehbrücke drehte nur für uns. Doch so weit sind wir noch gar nicht. Als Tagesziel nach 12 sm erreichen wir Pahlen, wo uns der Mann der Hafenermeisterin unseren Motor wieder in Gang bringt. Der Vergaser hatte sich zugesetzt. Noch befinden wir uns ja nicht auf der Gezeiten-Eider, aber spätestens ab der Schleuse Nordfeld ist ein funktionstüchtiger Motor Pflicht. Nächste Station ist dann auch schon Nordfeld an gleichnamiger Schleuse. Unsere Aufregung steigt. Wieder und wieder werden die Gezeitentabellen herausgeholt und der Törnplan überprüft, denn ab hier haben wir uns nach der Tide zu richten. Früh am nächsten Morgen laufen wir als einziges Boot in die riesige Schleusenkammer ein. Kein Lüftchen



regt sich und als uns die Schleuse auf die Gezeiten-Eider entlässt, liegt sie spiegelglatt da. Nur vereinzelte Strudel deuten darauf hin, dass auch hier oben die Tide gekentert ist und wir uns nun mit dem Ebbstrom in Richtung Nordsee bewegen. Unser Plan sah eine Übernachtung am Eidersperrwerk vor. Dort angekommen klärt uns der Schleusenwärter auf, dass eine Übernachtung hier nicht gestattet sei. Da wir in Nordfeld mit ablaufendem Wasser gestartet sind, müssen wir zuerst das auflaufende Wasser abwarten, um für die Nacht nach Tönning zurückzulaufen. Braungraue schlammige Wassermassen gurgeln unter unserem Rumpf hindurch und geben uns einen Eindruck von den Kräften, mit denen wir es hier zu tun bekommen würden. Als der Wasserstand es zulässt werfen wir los, um kurze Zeit später in Tönning fest zu machen. Absolut kein Fehler, denn das Städtchen ist urig und hat eine wechselvolle Geschichte.

Am kommenden Morgen werden wir erneut beim Schleusenwärter am Eidersperrwerk vorstellig und wiederum als einziges Boot in die Nordsee geschleust. Die Tonne Eider 1 heißt uns mit rhythmischem Tuten auf der Nordsee willkommen und wir lassen es uns nicht nehmen, den Blanken Hans mit unserem besten Festmacher Sherry zu begrüßen und um Wohlwollen zu bitten. Mit Strom und gutem Wind rauschen wir nun auf der Nordsee Richtung Wittdün auf Amrum zu. Auch hier muss der Zeitplan passen, sonst kommen wir nicht mehr in den Hafen hinein. Alles klappt wie am Schnürchen und die 48 sm von Tönning nach Amrum genießen wir in vollen Zügen. Mit ablaufendem Wasser raus auf die Nordsee und mit auflaufendem Wasser in den Hafen Wittdün von Amrum hinein, so hatten wir uns das gedacht. Auf Amrum empfängt uns eine neue Welt: Die Stromkästen hängen auf drei Meter Höhe und sind nur über eine Leiter zu erreichen. Festgemacht wird an Ringen, die auf Rohren gleiten und sich so dem Wasserstand anpassen. Wie praktisch, da muss keiner zum Fieren und Holen der Festmacher an Bord bleiben. Aber die Ungewissheit bleibt: Wird HUGIN sich bei Niedrigwasser auf die Seite legen? Also warten wir und werden Zeugen, wie HUGIN bis zur Wasserlinie im Schlick versinkt. Die kommenden zwei Tage erkunden wir Amrum und schließen diese abwechslungsreiche Insel ins Herz. Als nächstes planen wir östlich von Amrum durch das Amrumtief und über das Wattenhoch nach Sylt zu segeln. Ein knappes Ding, haben wir auf dem Wattenhoch doch nur 30 cm Wasser unter dem Kiel. Ein Besuch bei der Crew vom DGzRS Rettungskreuzer zum Austausch über Wetterdaten und Wasserstände ernüchert: Das Hochwasser wird heute 30 cm niedriger als das mittlere Hochwasser auflaufen – dann ist es wohl keine Handbreit Wasser mehr unter unserem Kiel und der Zeitplan muss exakt eingehalten werden. Da der Wind zudem mit

5 bft genau aus dem extrem engen, nur einseitig beprickten Fahrwasser herausbläst, kommen wir um den Einsatz des Motors auf dem letzten Stück der Passage nicht herum. Wie veränderlich der Meeresgrund im Watt ist, zeigt uns deutlich die Differenz von Kartenkurs zum ausgeprägten Fahrwasser – und zwar sowohl auf der Papierseekarte, wie auch auf der aktuellen Navi App. Also immer an die Pricken halten! Unter ständigem Loten tasteten wir uns an das Wattenhoch heran, um dann mit einem leichten Schleifen im Wellental die Flachstelle zu passieren. Nun können wir auch wieder Segel setzen und sind nach kurzer Rauschefahrt im Hafen Hörnum auf Sylt fest. Für Sylt nehmen wir uns nur einen Tag. Gewiss hat auch diese Insel ihren Reiz, aber wir erleben sie als gestresste, endkommerzialiserte und völlig überfüllte Insel. Auch die Herren über Wind und Wellen sehen das ähnlich und tragen Sylt kontinuierlich ab, um Amrum mit dem Sand der Nachbarinsel aufzuschütten. Der Hauptgrund für unsere rasche Abreise ist aber der Wetterbericht, der ein kurzes Wetterfenster für einen Sprung bis Tyborön prognostiziert, bevor das angekündigte Tief uns für Tage in dieser Ecke eingeweht hätte.

Also fahren wir bereits am nächsten Mittag los. Wir segeln in die Nacht hinein. Bei zunehmendem Wind um 5 Bft und einsetzendem Regen passieren wir um Mitternacht das Ringköbing Dyb. Mit 6 kn rauschen wir am Horns Rev vorbei, immer an Jyllands recht langweiliger Westküste entlang. Da wir bei dem noch immer zunehmenden auflandigen Wind einen angemessenen Sicherheitsabstand zur Legerwalküste halten und die Sichtverhältnisse nur



mäßig sind, haben wir außer den gut sichtbaren Leuchtfeuern und riesigen Windparks nur wenig Anblick. Vom Rudergänger ist bei der achterlichen Welle erhöhte Konzentration gefordert. Das Boot läuft ständig Rumpfgeschwindigkeit und so kommt am Mittag des nächsten Tages Tyborön in Sicht. Lange Wellen rollen in den Tyborön-Kanal hinein und in der Einfahrt begrüßen uns in der Brandung spielende Delfine. Im großzügigen, gut geschütz-



ten Hafen finden wir einen Platz direkt vor dem Restaurant und hinter der Hafentreppe. Durchnässt, aber zufrieden können wir im Logbuch festhalten, die 136 sm in knapp 24 Stunden ohne Probleme abgespult zu haben. An unserem Platz liegen wir wie in Abrahams Schoß, obwohl der Wind sich zu einem veritablen Weststurm entwickelt hat und 30 m weiter große Brecher gegen die Bühnen donnern. Drei Tage würde es jetzt in Sturmstärke aus West wehen, aber das macht uns nichts aus, da wir nun im geschützten Limfjord segeln werden. Unsere Entscheidung für den raschen Aufbruch und den langen Schlag zahlt sich nun aus. Das kulturelle Angebot in Tyborön ist sehr überschaubar, aber der Anblick der auf breiter Front heranrollenden Nordseebrecher entschädigt für alles. Dem Segler stellen sich im Angesicht solcher Naturgewalten viele Fragen. Was hätten wir getan, hätten wir in dieser Situation vor dem Tyborön Kanal gestanden? Einlaufen? Wir haben Kutter gesehen, die sichtlich bei der Einfahrt mit Gegenstrom zu kämpfen hatten. Immerhin Weststurm. Druck im Segel dürfte genug sein, um gegen das zurücklaufende Wasser der in den Kanal drückenden Wellen anzukommen und Fahrt und damit Ruder im Boot zu haben. Das Risiko von der Unterströmung ausgebremst zu werden und querzutreiben ist schwer zu kalkulieren. Zwei Tage bei Weststurm vor einer Legewallküste aufzukreuzen oder gar beizuliegen ist keine Option, also alternativ noch zwei Tage weiter nordwärts und um Skagen herum ins Skagerrak? Nachts bei auflandigem Sturm die Jammerbugt absegeln, die ihren Namen zu Recht trägt? Immerhin mit einem Folkeboot. Aber dennoch kein verlockender Gedanke, der mindestens weitere 30 Stunden auf Achse bedeutet. Also doch in den Kanal?

Der Gestank eines am Strand verwesenden Schweinswales ruft in die Realität zurück und um die riesigen Bunkerruinen aus dem



2. Weltkrieg herum wählen wir den Weg zurück durch die Dünen. Am nächsten Morgen geht es bei ordentlich Wind in den Limfjord hinein Richtung Nyköbing auf der größten Insel im Limfjord: Mors. Viel Wind und kaum Welle lassen HUGIN wie auf Schienen dahinrauschen. Von Nyköbing geht es tags darauf auf die Insel Fur. Bei einer Fahrradtour erkunden wir die eindrucksvolle Geologie der Insel. Mächtige Ablagerungen von Kieselalgen haben das sogenannte Moler Gestein gebildet, das hier seit Jahrhunderten abgebaut wird, um z.B. in Katzenklos als Einstreu zu enden. Diese rein weißen Molerlagen wechseln sich mit schwarzen Ascheschichten prähistorischer Vulkanausbrüche ab und bilden durch spätere Auffaltung wellige Muster, die an den schroffen Küsten der Insel Fur eindrucksvoll zu Tage treten. Der Tag auf Fur endet mit einem Konzert im Kulturhuset. Die nächste Station ist die nur 8 sm entfernte Nachbarinsel Livö, ein ökologisches Kleinod mit biodynamischer Landwirtschaft und einer Ferienanlage für Familien und Jugendgruppen in den großen Gebäuden einer ehemaligen „Irrenanstalt“. Nach einer wechselvollen Geschichte der weitläufigen Anlage als Gefängnis und später als Heim für „geistig Minderbemittelte“, stellt die heutige Nutzung als Hofstelle und Erholungsort wohl die beste Wahl dar. Ausgiebig durchstreifen wir die Insel mit ihren abwechslungsreichen Feldern mit alten Getreidesorten und Hülsenfrüchten (die Produkte gibt es im Hofladen zu kaufen) und einem verwunschenen Wald. Selbst hier im Hinterland bläst es immer noch kräftig. Der tolle Wind beschert uns einen Segeltag vom Feinsten nach Skive. Die Fahrt führt durch einen langgestreckten Fjord an bewaldeten und schilfbesäumten Ufern vorbei. Im ganzen Limfjord begegnen wir nur wenigen Seglern und die deutsche Nationale sehen wir fast nie. So ist es auch am kommenden Tag auf unserer Fahrt nach Logstör. Hier ist das kleine, aber feine maritime Museum zu empfehlen, in dem die doch sehr spezielle Geschichte des Limfjordes mit tollen Exponaten anschaulich dargestellt wird. Besonders hat es uns ein zweimastiges Segelkanu angetan, dessen Segel durch raffinierte Leinenführung vom Sitz aus bedient werden konnten. Ein ideales Gefährt für dieses Revier! Dabei ist es auch mit dem Folkeboot kein Problem, hier zu segeln. Es ist überall ausreichend Wassertiefe vorhanden, um auch in die letzten Ecken zu gelangen. Dass es natürlich auch flache Stellen gibt, stellt den Segler der dänischen Südsee aber nicht vor völlig unbekannte Probleme. Ab Logstör Richtung Ost wandelt sich der Limfjord zu einem flussartigen Gewässer. Wie auf der Schlei segeln wir am kommenden Tag nah am Ufer durch die Landschaft. Landwirtschaft dominiert an Land, aber wir passieren auch Industriegebiete. Ein frischer Wind schiebt uns nach Aalborg, wo wir unseren Augen kaum trauen: An beiden Seiten des Fjordes reiht sich ein Großsegler an den anderen. Ein Vollschiff aus dem Oman neben einer Bark aus Polen. Dahinter ein indischer Dreimaster und natürlich darf auch die Alexander von Humboldt nicht fehlen. Ohne es zu wissen, sind wir mitten in das diesjährige „Tall ships race“ hineingesegelt und geben uns nun dem Anblick und dem Rummel hin. Allorts Musik, Streetfood und „open ship“. Wir bewundern eine Mittschiffs-Winsch der Shabab Oman, die locker so viel wiegt, wie unser Ballast und die orientalisches prunkvoll ausgestattete



Messe. Alborg als viertgrößte Stadt Dänemarks und Universitätsstandort hat auch sonst viel zu bieten, aber inzwischen sind wir schon seit drei Wochen unterwegs und beginnen langsam an den Rückweg zu denken. Also müssen drei Tage genügen, um einen Eindruck von dieser quirligen Stadt zu bekommen. Unser nächstes Ziel ist Hals, der Ausgang des Limfjordes in das Kattegat. Tags darauf hat die Ostsee uns wieder. Guter Wind bläst uns mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 6 Knoten die 32 sm bis Bönnerup. Mit der Arhus Bugt tut sich für uns eine noch unbekannte Ecke der Ostsee auf. Hier gibt es aber viel zu entdecken. Zum Beispiel die Oer Marina, die wir von Bönnerup aus ansteuern. Hierbei handelt es sich um eine Ferienanlage, die auf künstlichen Inseln in einem ehemaligen Baggersee errichtet und mit Steganlagen ausgestattet wurde. Der See liegt direkt hinter der Küste und weist einen etwa 2 m höheren Wasserstand auf als die Ostsee, was eine Schleusung nötig macht. Die Anlage aus den 1980ern wirkt etwas skurril und aus der Zeit gefallen. Die Ferienhäuser scheinen aber gut gebucht zu sein, die Liegeplätze weniger. Eine Fahrradtour führt uns am nächsten Tag nach Ebeltoft, der dänischen Märchenstadt, wo wirklich alles ausgesprochen hyggelig ist. Offensichtlich ein must have auf einer Europareise, begegnen uns doch große Gruppen von asiatischen und amerikanischen Touristen. Ob es hier noch Einwohner gibt, ist nicht bekannt. War bisher ein mindestens frischer Wind unser ständiger Begleiter, wird es jetzt flau. Mit dem letzten Hauch erreichen wir unter Genacker von Oer aus Arhus. Paddelgestützt gleiten wir in den Traeskibhavn, der sich gleich am Eingang der Kanalhafenanlagen von Arhus an Steuerbord befindet. Hier liegen wir mit HUGIN goldrichtig zwischen lauter alten hölzernen Schätzchen. Eine ganze Parade Spitzgatter, Kutter und Schoner liegen hier, aber natürlich auch Folkeboote. Am gegenüberliegenden Ufer strebt das Kontrastprogramm in Form von modernster und gewagtester nordischer Architektur in den Himmel. Bleierne Hitze

und absolute Windstille liegen die nächsten zwei Tage über der Stadt, die Kulturprogramm für einen ganzen Urlaub bietet. So können wir uns ohne schlechtes Gewissen zwei der Highlights widmen: Der Museumsstadt „Den gamle By“ und dem Kunstmuseum AROS. Den gamle By wartet mitten in der Stadt mit einem Ensemble von hier wieder aufgebauten Gebäuden aus dem 17. und 18. Jahrhundert sowie den Jahren um 1920 und – besonders spannend – den Jahren um 1970/80 auf. Etwas komisch ist es schon, wenn man in einem Museum die eigene Vergangenheit vorgeführt bekommt. Wir treten in WG-Zimmer aus den 1980er Jahren, die originalgetreuer nicht hätten hergerichtet sein können. Die ganze Museumsstadt ist mit entsprechend kostümierten „Bewohnern“ bevölkert, die gerne von ihrer Zeit berichten und ansonsten ihren alltäglichen Aufgaben nachgehen. Sehr anschaulich. Einer der Ausgänge führt direkt in den Botanischen Garten, wo wir unseren Füßen im kühlen Gras eine Pause gönnen. Im quirligen studentischen Kneipenviertel lassen wir den Abend ausklingen und die vielen Eindrücke Revue passieren. Das Kunstmuseum AROS, überwältigt förmlich allein durch die Vielfalt der hier dargebotenen Stile und Medien. Alte Meister in Öl gesellen sich zu psychedelisch anmutenden Video- und Klanginstallationen, die in einem dunklen, mit Sitzsäcken bestückten Raum auf alle Wände projiziert werden. Riesige Skulpturen wechseln sich ab mit begehren Spiegelkunstwerken. Und dann das bunte Ding. Gestrickt, gehäkelt, genäht mit Perlchen und Glitzersteinchen üppig besetzt, zieht es sich amöbengleich gigantisch im Foyer und Treppenhaus über alle 5 Etagen hinweg. Hängt von der Decke, windet sich ums Geländer, greift den Raum. Und als Krönung befindet sich ganz oben auf dem Dach des Museums ein aufgestellter Rundweg, dessen bodentiefe Fenster sich in den Farben des Regenbogens abwechseln, so dass die grandiose Aussicht über die Stadt, den Hafen und die Arhus Bugt in immer neuem farbigen Licht erscheint. Absolut empfehlenswert!



Das Wetter macht keine Anstalten sich zu ändern, aber als ein leiser Hauch die spiegelglatte See etwas zu kräuseln scheint, werfen wir die Leinen los, um bei 1 bft die 12 sm bis Norsminde zu treiben. Der Versuch am nächsten Tag bei fast keinem Wind weiter zu kommen endet, als uns der Strom nach Nordost zurückversetzt. Also paddeln wir in den Hafen zurück, mieten uns Fahrräder und besuchen ein weiteres Museum. Diesmal ein Naturhistorisches: Moosgaard. Ein futuristischer Bau, der nur stellenweise aus der Graslandschaft herausragt. Neben den üblichen Schwertern, Äxten, Schilden, Speeren und sonstigem Mordgerät finden sich auch beeindruckende Luren und der berühmte Kessel von Gunnestorp in der Sammlung. Uns hat allerdings die Ausstellung über die vielen verschiedenen Menschenarten, die z. T. bis in die historische Zeit noch existiert haben, am meisten beschäftigt. Eine Kernkompetenz des Homo sapiens scheint die Ausrottung zu sein. Eine Erkenntnis, die sich mit jedem Besuch eines Naturkundemuseums deutlicher herauskristallisiert, weswegen wir beschließen fortan den Kunstmuseen den Vorzug zu geben.

Noch immer regt sich kaum ein Lüftchen, aber wir kämpfen uns bei 2 bft nach Juelsminde. Inclusive eines Ankerstopps, da der Wind zwischendurch ganz einschläft. Eine nachmittägliche Brise weht uns tags darauf nach Middelfahrt, bevor der Wind sich wieder verabschiedet. Dennoch gilt es jetzt nach Hause zu kommen. Also werfen wir am nächsten Morgen um 6.00 Uhr bei 2 bft die Leinen los und drehen den Bug gen Wendtorf. Doch die Ostsee will uns nicht lassen. Mittags dümpeln wir bei 32° C in der Flaute und der nicht wasserscheue Teil der Crew sucht Kühlung in der See. Bei wenig mehr Wind geht es mit 2 Knoten in die Nacht hinein. Scheinbar ewig haben wir LT Schleimünde querab, bevor im ersten Morgengrauen Laboe in Sicht kommt. Wenig später ist der Kiel-Ostsee-Weg gequert und um 6:00 Uhr morgens sind wir nach 35 Tagen und 712 sm wieder fest in Wendtorf.



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 (Segelmagazin **folkenews**)
- Information der Medien und relevanter Organisationen
- Erstellung von Regattaterrinkalender 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
Konstantin Behnisch
Tremsbütteler Weg 88e
22941 Bargtheide
Telefon: +49 171 8293163
vorsitzender@folkeboot.de

2. Vorsitzender
Heiner Fahnenstich
Birkenweg 11
42579 Heiligenhaus
Telefon: +49 162 4249421
info@folkeboot-essen.de

Kassenwart
Hans-Joachim Meyer
Weinmeisterhornweg 89
13593 Berlin
Telefon: +49 30 3622552
kassenwart@folkeboot.de

Sportwart
Sönke Durst
Am Königsmoor 10
24248 Mönkeberg
sportwart@folkeboot.de

Pressewart/Redaktion
Posten ist vakant

Internet-Obmann
Felix Gäde
Behringstraße 32a, 01159 Dresden
Telefon: +49 1578 3047692
internet@folkeboot.de

Technischer Obmann
Thomas Lyssewski
Kortenland 16a, 22395 Hamburg
Telefon: +49 172 6274782
technik@folkeboot.de

Obmann Fahrtsegeln
Jan H. Alberti
Twedter Strandweg 5d, 24944 Flensburg
Telefon: +49 170 2865496
fahrtsegeln@folkeboot.de

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 e. V.
Förde Sparkasse Kiel
IBAN: DE06 2105 0170 1004 5134 28
BIC: NOLADE21KIE

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenobleute als Ansprechpartner

Berlin
Martina Klemmt
Scharfe Lanke 47, 13595 Berlin
Telefon: +49 30 3232058
obfrau@folkeboot-berlin.de
www.folkeboot-berlin.de

Bodensee
Norbert Herrmann
Vogelherdbogen 17, 88069 Tettngang
Telefon: +49 171 3639670
no.herrmann@gmx.de
www.folke-bodensee.de

Eckernförde
Arne Brach
Wilhelm-Lehmann-Str 6a, 24340 Eckernförde
Telefon: +49 170 7680133

Essen
Dirk Bettgens
Asbachtal 24, 45257 Essen
Telefon: +49 177 874951
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg
Vincent Regenhardt
Zur Kupfermühle 33, 24955 Harrislee
Telefon: +49 171 1795739
flotte-flensburg@folkeboot.de

Hamburg
Peter Hosie
Falkenstein 2, 22587 Hamburg
Telefon: +49 40 813575
Mobil: +49 152 56018860
hosie@hamburg.de

Kiel
Dr. Jürgen Breitenbach
Starweg 18, 24159 Kiel
Telefon: +49 151 14014911

Lübeck
Heino Haase (kommissarisch)
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde
Telefon: +49 170 2015143
heino.haase@haase-segel.de

Mecklenburg-Vorpommern
Bastian Mayr
Einsteinstraße 5, 17192 Waren (Müritz)
Telefon: +49 0171 3480586
E-Mail: bastianmayr@gmx.de

Möhnese
Wilfried Sürth
Am Höhnchen 12, 53127 Bonn
Telefon: +49 228 284306
E-Mail: mail@wsuerth.de

Schlei
Udo Hompesch
Telefon: +49 175 4140202
E-Mail: folkeboot-schlei@gmx.de

Obmann des Folkebootes Junior
Thomas Jönck
Am Krähenwald 43a, 21465 Reinbek
E-Mail: thomasjoenck@arcor.de
www.kdjuniore.de

DFV Verlag, p.A. Hans-Joachim Meyer
Weinmeisterhornweg 89 A, 13593 Berlin, C 8807

Deutsche Post 
PRESSEPOST

