

Top Events 2024

TIBBE forever
IDM / Goldcup
Gotlandreise





Die Deutsche Folkebootvereinigung sucht eine/n engagierte/n Folkebootsegler/in für das Amt des/der

Pressewarts/Pressewärtin

- Zu den wesentlichen Aufgaben gehören:
- Vernetzung und Unterstützung von Folkenews, Website und Social Media Kanälen
 - Öffentlichkeitsarbeit
 - Kontakt halten zur Fachpresse
 - Entwicklung von Marketingmaßnahmen für das Folkeboot
 - Mitarbeit im Vorstand

Unsere Klassenvereinigung lebt davon, dass viele Hände mit anpacken! Meldet euch bitte, wenn ihr die Pressearbeit unterstützen mögt. Ihr seid nicht allein, das ganze Vorstandsteam unterstützt euch und freut sich auf die Zusammenarbeit!

Wenn ihr Fragen habt, meldet euch gerne beim Vorstand unter:
vorsitzender@folkeboot.de

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial	
Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03
Flottentalk	
Bericht aus der Berliner Flotte	04
Sport	
TIBBE Memorial Cup 2024	05
Berliner Meisterschaft 2024	06
Commodore Cup am Baldeneysee	07
Goldpokal der Nordischen Folkeboote, Halmstad	08
IDM der Folkeboote 2024 im VSaW	10
Aftersail	
Queer im Folkeboot	12
Fahrten	
Zwei Monate Auszeit mit dem Folkeboot	14
Segeltörn: Halbrund Rügen	18
Verein	
Impressum	02
Einladung zur Jahreshauptversammlung	21
Der Vorstand und die Flottenobleute	23

Titelbild: Tarango Randolph

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 31.12.2024
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,



eine schöne Segelsaison neigt sich leider dem Ende zu!

Es wurden ordentlich Seemeilen auf der Ostsee, in Urlauben und Überführungstörns gesammelt und bei den Regatten viele Starts und Tonnenmanöver gesegelt. Auf der Zielkreuz dieser Saison bieten sich noch bis zum letzten Oktoberwochenende einige Möglichkeiten. Auf dem Baldeneysee und auf dem Wannsee stehen die letzten Ranglistenregatten, mit teils internationaler Beteiligung, noch aus und die veranstaltenden Vereine freuen sich über Eure Meldungen.

Eine fantastische Veranstaltung war die IDM in Berlin. Wir konnten bei absolutem Traumwetter, mit Wind und viel Sonne, 10 gute und

„berlintypische“ Rennen absolvieren. Wir durften in dieser Woche die herausragende Gastfreundschaft des VSAW genießen und wurden dort mit perfekter Organisation auf dem Wasser und an Land verwöhnt. Die Meisterschaft war extrem spannend bis zum Ende und hat sich erst im letzten Rennen entschieden. Wann hatten wir schon mal eine Meisterschaft bei der zum Start der letzten Wettfahrt noch 6 Boote gewinnen können? Herzlichen Glückwunsch an das gesamte Podium aber insbesondere an das Kipcke Team, unsere neuen Deutschen Meister.

Mein besonderer Dank für diese großartige Veranstaltung geht an die Flotte Berlin, mit unserer Flottenchefin Martina Klemmt und das gesamte Organisationsteam des VSAW. Ihr wart absolut großartig und habt uns einen fantastischen Rahmen geboten. Wir kommen sehr gern wieder!

In dieser Ausgabe findet Ihr ebenfalls die Einladung zur JHV 2024 in Niendorf an der Ostsee. Es stehen einige Änderungsvorschläge für die Satzung zur Abstimmung, die Details dazu sind in der Einladung enthalten.

Des Weiteren ist unsere Vorstandsstelle des Pressewarts weiterhin unbesetzt, das müssen wir unbedingt ändern. In der aktuellen Konstellation bekommen wir nur die wichtigsten Aufgaben abgedeckt und das auch nur mit einer Doppelbelastung für einige Vorstandskollegen und Flottenchefs. Die größte Vakanz sind die sozialen Medien, die wir zur Zeit gar nicht bedienen. Ja, ein Ehrenamt ist Arbeit, aber es ist nicht so, dass es nicht machbar ist! Gibt es jemanden unter Euch, der Lust hat diesen Posten zu übernehmen? Der Fokus der Aufgabe ist die Betreuung der sozialen Medien, ein Konzept ist erstellt und muss jetzt nur noch umgesetzt werden.

Sollten wir diesen Posten auf der JHV nicht besetzen können, werden wir Teile der Aufgaben an Externe vergeben müssen. Am Sonntag nach der JHV werden wir uns in kleinerem Kreise zusammensetzen und Details dazu diskutieren.

In diesem Sinne wünsche ich Allen einen erfolgreichen Saisonabschluss und hoffe viele von Euch zur JHV zu sehen!

Euer Konstantin

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Christian Guschke		SCA	Berlin
Dierk Jurich	F GER 316	Lord Jim	Hamburg
Gilbert Scheuss	F GER 1174	LATO	Essen
Johannes Weindel	F GER 973	take five	Bodensee
Rolf Maag			Bodensee

Bericht aus der Berliner Flotte

von Martina Klemmt, F GER 1170 MADE IN GERMANY

Wir begannen unsere Aktivitäten im Januar mit unserer traditionellen **Winterwanderung** mit Führung über die Pfaueninsel. Feuchte Luft und Frost hatten über Nacht die Insel selbst und den Wald am Havelufer mit dickem Raureif überzogen. So ergaben sich ungewohnte Eindrücke und Ausblicke. Beim anschließenden Aufwärmen im Blockhaus Nikolskoe saßen wir bunt gemischt zu Tisch. Zur Nachlese gab es für die Mitwanderer das Buch von Thomas Hettche „Pfaueninsel“.

Hauptthema unserer Frühjahrssitzung in Tegel war die Änderungen der Ordnungsvorschriften und die Umsetzung des schon vor Jahren geäußerten Wunsches einiger Segler aus der Flotte, doch Ranglistenregatten nur an einem Tag zu segeln. Sie erhofften sich das Regattasegeln so besser mit den eigenen und den Zeitplänen der Crews in Einklang bringen und auch, so am Ende einige Schiffe mehr in der Rangliste zu haben.

Die SVSt hat das zum **Berolina Cup** perfekt umgesetzt und es wurde von zwei Booten angenommen und nur für eine der beiden ausgeschriebenen Eintags-Regatta gemeldet; eines am Sonnabend und eines am Sonntag.

Im März waren wir wieder in der **Volksbühne Michendorf** und haben gemeinsam herzlich gelacht über: „Der Mönch mit der Klatsche“. Nach der Vorstellung haben wir den Abend bei Fingerfood und Getränken ausklingen lassen.

Im April haben wir die beiden Wochenenden des **Tegeler Auftakt** insgesamt 10 Wettfahrten bei den auf dem Tegeler See gewohnt anspruchsvollen wechselhaften Winden segeln können. Unser großer Dank geht an Svenja Lörke. Sie hat im Winter die Ausbildung absolviert und so hatten wir als Folkeboot Segler eine Folkeboot Seglerin als Wettfahrtleiterin. Es war ihr erster Einsatz als Wettfahrtleiterin und den hat sie super gemeistert.

Weiter ging es auf Wannsee und Unterhavel mit **Dr. Sparr Preis** und **Gothen-Schild**. Wieder zwei Wochenenden mit 10 Wettfahrten bei anspruchsvollen umspringenden Winden.

Der SCAhoi hat zum **Sommer Cup** unsere Bitte nach zwei eintägigen Regatta-Veranstaltungen etwas zu sportlich umgesetzt und jeweils 4 Wettfahrten gestartet. Wettfahrtleiter Christian Guschke wollte den Seglern so an jedem Tag die Möglichkeit eines Streichers geben. Kam nicht bei Allen gut an. Das machen wir nächstes Jahr wieder, aber anders.

Vier Berliner Folkeboote sind zum **Gold Pokal in Halmstadt** gefahren. Kabbelige See und kräftiger Strom in der Hafeneinfahrt und an der ersten Marke waren Herausforderungen, die es dort zu meistern galt.

Zurück in Berlin folgte der vorerst letzte Berolina Cup. Der Verein hat sich schweren Herzens entschlossen, 2025 keinen Berolina Cup mehr auszurichten. Er hat keine Regatta-Crew und wird sich zunächst nun auf das Kernthema konzentrieren, Segler für den Regattasport und Mitarbeit bei der Do-Regatta zu begeistern. Schade. Liebe SVSt wir kommen gerne jederzeit wieder.

Die **Berliner Meisterschaft 2024** mit sehr guter auch internationaler Beteiligung richtete diesmal der BYC aus. Die Folkebootflotte im BYC hatte mit großem Eifer um Teilnehmer geworben und so ermittelten 25 Crews bei herrlich warmem Sommerwetter ihren alten und neuen Berliner Meister: Andreas Blank, Alexander und Svenja Loerke. An beiden Abenden saßen wir lange draußen auf der Wiese unter bunten Schirmen bei Essen und Trinken zusammen und freuten uns, als es kühler wurde. Und das im September!

Eine Woche später folgte dann die diesjährige **IDM** beim VSaW mit 32 Startern. Bei der Kontrollvermessung und dem Starttraining am Montag hatte es noch geregnet. Die Begrüßung am Abend mit Bier und Leberkäse wurde kurzfristig in den Saal verlegt. Von da an Sommer, Sonne und segelbarer Wind. Wer wollte, konnte im VSaW frühstücken – Lauri machte es möglich. Für die nichtsegelnden Mitgereisten gab es eine Führung über die Pfaueninsel und durch die Villa Liebermann und die aktuelle Ausstellung dort.

Alle geplanten 10 Wettfahrten wurden von der Wettfahrtleitung souverän durchgeführt. Anschließend saßen wir am Wasser bei Stegbier und Imbiss bis zum und beim Abendprogramm beisammen. Zum Pasta-Abend am Dienstag im Saal brachte Lauris Team unermüdlich Schüssel um Schüssel verschiedener Pasta durch die engen Stuhlreihen auf die Tische. Am Mittwoch ging ein großer Teil von uns zur eindrucksvollen Show im **Variété Wintergarten**. Beeindruckend, zu welcher Biegsamkeit, Koordination und Kraft der menschliche Körper in der Lage ist. Der Auftritt der Josefine Baker Darstellerin im Pfauenfeder Kleid vor Pfauenfeder Dekor passte perfekt zur geführten Tour am Dienstag über die Pfaueninsel.

Was man auf der Ergebnisliste auf den ersten Blick nicht erkennt: Vor der letzten Wettfahrt waren die ersten drei Boote punktgleich und die ersten sechs hätten noch gewinnen können. Deutscher Meister wurden: Ulf Kipcke, Gero Martens und Geros Frau Katrin.

Die Meisterschaft endete am Abend nach dem Essen mit kurzweiligen Reden, Siegerehrung und ausgiebiger Meisterfeier im Saal. Nicht enden wollenden Standing Ovation für die Sieger, die Veranstaltung und die Vielen, die ihren Teil zum Gelingen dieser, nach einhelliger Meinung, sehr gelungenen IDM beigetragen haben; allen voran der Wettfahrtleiterin Christiane „Moritz“ Fackeldey und ihren Mann Clemens.

Die Veranstaltung wurde von einem Fotografen begleitet. Fotos jeder Crew gab es als Erinnerungsgabe und für die Teilnehmer für eine gewisse Zeit auch zum Downloaden.

Für Regatta- und Tourensegler UNFASSBAR! „TIBBE Memorial Cup“ in Kerteminde

von Walther Furthmann, F GER 466 PAULA

Das Wichtigste zuerst: Während der Berichterstattung über Olympia war das Topmodewort „unfassbar“. Häufig schien mir die Wortwahl übertrieben. Als die „PAULA-Crew/GER 466“ dieses Jahr wieder zum „TIBBE Memorial Cup“ fuhr, erlebten wir dort eine Gastfreundschaft, die nun wirklich die Bezeichnung „unfassbar“ verdient!

Im Einzelnen: Wir kommen mit dem Anhänger in Kerteminde an und werden sofort sehr herzlich von Per Buch begrüßt.

Am Kran steht Eric Köster mit 'ner Farbsprühdose und markiert die Position für die Hängerreifen, damit das Kranen klappt, und erklärt dir auch gleich, dass „Rot“ bei den markierten Liegeplätzen für Folkesegler „Grün“ bedeutet.

Naja, sagt ihr, Kleinigkeiten – aber es geht ja noch weiter!

Erstmal zu Historie: Die frühere „Fünenmeisterschaft“ haben die Kerteminder in „TIBBE Memorial Cup“ umbenannt und neu organisiert mit dem Ziel, die gesamte Klasse international und insbesondere sozial zusammenzubringen und zwar Touren- und Regattasegler! Dazu wird die „TIBBE“, das Holzschiff, das mit seiner Form für alle Folkeboote Modell stand, extra aus dem Museum nach Kerteminde/Hafen transportiert.

Für die Tourer wird eine eigene Bahn rund um die Insel Romsø ausgelegt. Es gibt Tipps für Tourensegler, einen Folkeflohmart etc.

Weiter mit den Eindrücken – Das Meldegeld:

Für Boote von außerhalb:	000,- DKK
Für dänische Boote:	500,- DKK
Für Boote aus Kerteminde:	750,- DKK

Neben der Jagd nach Ranglistenpunkten und Meisterschaftswürden, gab und gibt es in der Berliner Flotte rege Teilnahme an den diversen Feierabend Regatten die über die ganze Saison stattfinden und bei den allgemeinen großen Yardstickregatten. Nicht zu vergessen diejenigen, die einfach gerne mit ihrem Folkeboot auf Havel und Wannsee unterwegs sind, ankern, baden, über Nacht draußen bleiben... . Wir sehen euch.

Folkeboot forever – everywhere.

Es folgen noch Senatspreis und Rolling Home auf dem Wasser und an Land unser **Schottenessen** im Saal des VSaW, diesmal schon am **15. November 2024**.

Martina Klemmt
obfrau@folkeboot-berlin.de

Naja sagt ihr, kost nix – dann gibt's wohl auch nicht viel!

Inclusive für 0,00 DKK ist: Teilnahme am dem Event, offizielles Gala-Dinner am Samstagabend, After Race Bier/Brezel/ etc., Kranen, Hafengebühren und freies Campen.

Aber klar ist das Geld nicht sooo wichtig und wegen „null Startgebühr“ alleine macht sich keiner von uns auf den Weg! Aber es ist ein sehr starker Hinweis auf diese „unfassbare Gastfreundschaft“, die in Kerteminde gewachsen ist. Da ist etwas wirklich Besonderes an freundlichem Entgegenkommen von den Familien Buch, Kold, Thurø und vielen mehr in Kooperation mit dem örtlichen Tourismusverein und Sponsoren entstanden!

Wer dieses Event nächstes Jahr nicht besucht, verpasst etwas „Unfassbares“ in seinem Folke-Leben!

P.S. Die Superqualität der Regattaorganisation auf allen Ebenen ist in Kerteminde sowieso selbstverständlich.

Mit sportlichen Grüßen
Von der „Paula Crew“





Berliner Meisterschaft 2024

von Hajo (Hans-Joachim Meyer), GER 721 MEU SONHO

10 Tage vor der Berliner Meisterschaft (BM) erreicht mich ein Hilferuf aus dem Berliner Yacht-Club (BYC): „Boot für eine Crew aus den Niederlanden für die BM gesucht“. Kurzentschlossen habe ich mein Boot, die MEU SONHO, zur Verfügung gestellt mit mir als Mittelmann.

Wim und Hans reisen bereits am Mittwoch vor der Regatta an und bringen ihre eigenen Segel mit. So haben wir den Donnerstag für ein paar Trainingsschläge zur Verfügung. Es weht ein recht böiger Ost mit 5-6 bft bei 33°C und herrlichem Sonnenschein. Wim ist an der Pinne, Hans an der Fock und ich als Mittelmann für Groß und Traveler verantwortlich. Abends geht es nach Prenzlau zusammen mit Ulla und Stefan aus dem BYC.

Am Freitagvormittag geht es erst einmal zur Registrierung in den BYC, dann zurück zur SV03 auf die andere Straßenseite, das Boot vorbereiten, sodass wir nach der Steuermannbesprechung auslaufen können. Von der SV03 ist noch Gunter (GER 617) nebst Stammscrew dabei.

Erster Start von 3 Wettfahrten an diesem Tag ist für 15.00 Uhr geplant. Der Wind wie am Donnerstag ein wenig böig mit starken Drehern aus Ost bei anfangs 4-5 bft und 31°C. Heute haben wir den Wannsee für uns allein, nur auf die Wannseefähre ist zu achten. Für den Abend hat der BYC zum BBQ mit ein paar Freige-tränken eingeladen (plopp). Wir sitzen bei 27°C bis spät in den Abend unter einem Walnussbaum und plaudern über Regatten und Segelreviere. Die Niederländer haben vor, im nächsten Jahr den Sessan Cup auszurichten. Revier soll das Markermeer sein, ganz in der Nähe von Amsterdam. Leider hat die niederländische Flotte sehr wenige Folkeboote, so dass die Teilnehmer ihre eigenen Boote mitbringen müssen. Erste Kontakte mit der Flotte Essen werden geknüpft. In absehbarer Zeit wollen sie nähere Informationen verteilen und einen Termin mit der deutschen Flotte abstimmen, um Überschneidungen zu vermeiden.

Start am Samstag ist 11:00 Uhr. Ich bin bereits um 8:00 Uhr in der SV03, da der Wannseebadweg wegen eines Triathlons gesperrt werden soll. Wim und Hans übernachten auf einem Boot im BYC.

Der Wind ist ein wenig zurückgegangen und weht mit 3-4 aus O bis SO, bei Temperaturen wie am Freitag. Heute und am Sonntag richtet der BYC noch eine zweite Regatta aus, den Kaiserpokal, für klassische Yachten wie Schärenkreuzer und Co. Sie starten vor uns, haben einen anderen Kurs. Neben den Winddrehern in den Böen dreht der Wind im Laufe des Tages auf SO, was die Wettfahrtleitung zu Bahnänderungen veranlasst. Es ist schwierig, den Wind zu lesen, mal setzt er rechts mal links früher ein. Neben Stefan Klabunde (GER 730) ist Christian Guschke (GER 1011) heute vorn.

Als wir wieder in den BYC kommen, stehen bereits Antipasti mit Salami, Käse, Schinken, Oliven und Baguette auf den Tischen unter dem Walnussbaum, das Bier ist gut gekühlt. Etwas später öffnet das mediterrane Buffet.

Der Sonntag beginnt ähnlich wie der Samstag, der Start jedoch bereits um 10:00 Uhr und Wind aus SO. Heute ist der Wind noch schwieriger einzuschätzen. Andi Blank (GER 645) segelt wie gewohnt allen davon, mit den Plätzen 1, 2 und 1.

Mit einem 11. Platz am Samstag und einem 3. Platz am Freitag die gestrichen werden, wird Andi mit seiner Crew Berliner Meister 2024. Auf den Plätzen 2 können sich Stefan Klabunde (GER 730) und Lars Kiewning (GER 955) behaupten. Wim und Hans, meine beiden Mitsegler aus den Niederlanden, verabschieden sich. Es war mir eine Freude, mit euch zu segeln.

Herzlichen Dank an den BYC, der nicht nur souverän auf dem Wasser war, sondern auch an Land beeindruckt hat. Nicht zu vergessen die vielen Freiwilligen des BYCs, die ihre Freizeit für uns geopfert haben.

Commodore Cup

Neue Regatta am Baldeneysee

von Sascha Gardy, GER 741, DIE 2



Durch Verschiebungen im Regattakalender ergab es sich, dass eine RR Regatta der Folkeboote zur Vergabe stand. Als aktives Folkeboot-Mitglied und Mitglied der SKEH, einem kleinen Verein in Essen-Heisingen, mit 10 Folkebooten am Steg, wollte ich diese Regatta gern für die SKEH gewinnen. Die Kielzugvogel-Regatta Ende Mai in unserem Club sollte nun durch die Folkeboote bereichert und ergänzt werden. So entstand die neue Regatta im Kalender der Commodore Cup für Kielzugvögel und Nord. Folkboote.

Es sollte ein großes Ereignis werden. Also lud ich den Commodore der Stadt Essen ein, ebenso unseren Oberbürgermeister Thomas Kufen, der auch gerne zusagte, um ein Teil der Erweiterung zu sein. Wir gestalteten ein Logo und auch eine Facebook Seite musste her! Und natürlich Sponsoren: Die www.Segelmacherei.Ruhr stellte den Wanderpreis im Form eines Halbmodells (mein erstes Folkeboot) und Segeltaschen mit Druck als Preise für das erste Drittel.

Mein Freund und Schiffspartner www.eBootsmotor.de stiftete Polohemden. Die Sparkasse Essen und Stauder Pils beteiligten sich ebenfalls. Jan Tom Suden stellte sich uns zwei Tage zur Verfügung und machte tolle Bilder (s. QR-Code).

Achim Cloer war so begeistert, dass er ein silbernes Waffeleisen mit gravierten Messbechern zur Verfügung stellte, als Werbung für seine Folkeboot Regatta im Herbst am Möhnesee „das Goldene Waffeleisen“, und meldete sich als erster an, gefolgt von noch zwei weiteren Mannschaften aus dem Yachtclub Möhnesee.

Für die Wettfahrtleitung und Organisation auf dem Wasser stellte sich Uwe Westerkamp F GER 742 sofort zu Verfügung mit seinem Team, was einfach überwältigend eingespielt war, wie sich später herausstellte. Man merkte einfach, dass Uwe nicht nur am See seine Erfahrung gesammelt hatte.

Unser Verein mit 150 Mitgliedern hatte nun die Aufgabe ohne Gastronomie eine große Veranstaltung zu organisieren. Viele Übernachtungen, auch in Wohnmobilen, hatten sich angekündigt. Küche, Theke, Kran, Zelte sowie Büro musste bewältigt werden.

Ich war überwältigt!

Denn nun hatten 17 Zugvögel und 27 Folkeboote gemeldet.

Unsere Mitglieder verwöhnten die Teilnehmer mit einem außergewöhnlichen Kuchenbuffet und abends mit einem ebenso exzellenten wie abwechslungsreichen Buffet aus Spezialitäten vom Grill, Salaten, Gemüse, Pommes, Dips, Cremes und Dessert. Dazu gab es außer Freibier viele interessante Drinks. Der DJ, der Dank Spende der Flotte auflegte, sorgte für die Stimmung. Die Bilder des Tages liefen auf der Leinwand. Und so verflog der Abend mit Klönen, Essen und Tanzen. Eine sehr schöne Stimmung in großer Runde.

Am Samstag segelten wir 3 Wettfahrten bei leichtem, aber konstant werdendem Wind. Sonntag kam der „Wind“ aus Süd, d.h. quer über den Hügel des bananenförmigen Sees. Der Wettfahrt-leiter setzte die vierte Wettfahrt, bei dem leichtem Lüftchen am Sonntag an. Der Wind schwang gelegentlich zu ordentlichen Böen auf, stets aus wechselnden Richtungen und mit sehr unterschiedlicher Intensität. Aber für den Baldeneysee-Freund nichts unbekanntes.

Die Siegerehrung nach dem Kranen der Schiffe durch unseren Oberbürgermeister war nun der Höhepunkt. Glückwunsch den Gewinnern des Commodore Cup 2024: Jörg Meier, Biggi Meier, Wolfgang Rostek bei den Folkebooten Alexander Morgenstern, Anette Diehl bei den Kielzugvögeln.

Was soll ich euch sagen es war einfach ein schönes Wochenende! Dankeschön an die vielen Helfer und Unterstützer! Alle denen, die Ihr euch an diesem Beitrag erfreut habt von Hamburg, Kiel, Flensburg, Schlei, Berlin, Möhnesee sowie Bodensee.

Wir freuen uns riesig euch im SKEH begrüßen zu dürfen wenn es heißt: Herzlich willkommen zum Commodore Cup 2025!

Hier geht's direkt
zu den Bildern von
Jan Tom Suden:



06.07. - 11.07.2024

Goldpokal der Nordischen Folkeboote, Halmstad (SWE)

von Jochen Bobbert, F GER 1001 TEUFEL AUCH

Schon im Januar bei unserem traditionellen Saisonplanungsabend bei Bier, Wein und Raclette war nicht zuletzt auf Drängen unseres „Youngsters“ Stephan klar: Goldpokal in Schweden, da wollen wir hin. Zumal nach Wegfall der Kieler Woche und des Trudelmäuspokals in Laboe die Chance zur Teilnahme an Seeregatten für uns immer kleiner wurde. Ein prima Ferienhaus in gut 1 km Entfernung vom Hafen hat Stephan nach intensiver Suche für uns gefunden und gebucht; um die Anfahrt wollten wir uns später kümmern. Um vor dem geplanten Practice Race und der Vermessung rechtzeitig im Wasser zu sein, haben wir uns für den Hinweg für die komfortable Variante mit der Fähre von Kiel nach Göteborg entschieden. Von da aus sind es noch 140 km Autobahn bis Halmstad. Mit 3-Bett-Kabine, sehr gutem Abendbuffet und nettem Abschluss an der Bar hat uns diese Variante so gut gefallen, dass wir sie für den Rückweg auch gleich wieder gebucht haben.

Das Einkranchen in Halmstad lief problemlos, allerdings begleitet von starkem Regen und reichlich Wind, was dafür sorgte, dass die geplante Wiegeaktion der dafür ausgelosten Boote abgebrochen wurde. Nicht ganz so schön war, dass wir auch auf der Liste standen und das Wiegen mit allen negativen Begleiterscheinungen (Schiff ausräumen, Segel abschlagen usw.) am Montag nach der Regatta nachholen mussten.

Das Practice Race am Sonntag sowie jedwede Trainingsmöglichkeit fielen dem Starkwind zum Opfer. Es wehte bis 8 bft und so blieb es beim Einchecken, der „Segelvermessung“ (Segel in eine Halle schleppen, Vermessungsknöpfe vorzeigen, Nummernvergleich mit den bei der Meldung abgegebenen Zahlen und Stempeln) und einem ziemlich kurzen 45-minütigen Eröffnungsabend mit einer Rede des Bürgermeisters, der Vorstellung der Wettfahrtleitung und der Jury und dem dringlichen Hinweis, dass man sich beim Verlassen des Hafens genau an das ausgetonnte Fahrwasser halten sollte. Danach lief schnell alles auseinander. Da hatten wir in der Vergangenheit schon nettere Eröffnungsfeiern erlebt.

Am Montag ging's dann endlich los: bei 4-5, in Böen auch 6 Windstärken und reichlich alter Welle konnten zwei prima Wettfahrten gesegelt werden. Hat Mordsspaß gemacht und wir waren auch mit unseren Plätzen 17 und 19 in einem starken Feld von 52 Startern durchaus zufrieden.

Dienstag war dann leider Totenflaute. Startverschiebung im Hafen bis 14 Uhr, dann Absage für diesen Tag. Wir haben ihn genutzt um einen Ausflug nach Tylösand zu machen, einer touristisch sehr erschlossenen Badebucht 6 km weiter nördlich. Kaffeetrinken im örtlichen Golfclub und ein Bierchen im Strandcafé.



Am Mittwoch ging es dann bei deutlich weniger, aber segelbarem Wind wieder auf's Wasser. Nach nicht ganz gelungenem Start und in Folge starker Strömung und Dramen an der Luvtonne kamen wir leider nur als 33ster ins Ziel. Wir haben das aber als unseren vermeintlichen Streicher schnell abgehakt. Der Himmel hat sich zwischenzeitlich geöffnet, es goss in Strömen und der Horizont wurde immer schwärzer. So entschloss sich die Wettfahrtleitung zu einer Startverschiebung im Hafen. Etliche nahmen auf der Heimfahrt schon Fock oder sogar Groß runter, aber das erwartete Gewitter und die starken Böen blieben aus. Wir warteten auf dem Schiff unter der Persenning bei immer neuen Regengüssen darauf, wie es weitergehen sollte. Am Nachmittag erfolgte dann noch ein Versuch mit Paddeln in Richtung Bahn und nach halber Strecke wieder Schlepp nach Hause. Leider kein Wind mehr.

So ähnlich war es auch am Donnerstag: Bis zur Bahn kamen wir noch mit leichtem Wind, der dann aber weitestgehend aufhörte. Nach langem Warten mit Rumdümpeln und mehrfachen Bahnverlegungen kam es dann doch noch zu einem Start bei leichten Winden. Nach einer Runde wurde am Leefass abgekürzt. Wir kamen noch mit guter Platzierung (unter den ersten 15) bis zur Mitte der Zielkreuz, dann hörte der Wind vollständig auf. Etwa eine halbe Stunde lang war absolut kein Wind. Die Schiffe waren nicht mehr steuerbar und drehten sich durch die Strömung teilweise im Kreis. Auch Sören Kaestel, der neben uns lag, immerhin mehrfacher Goldpokalgewinner, ging es nicht besser. Nach meinem Verständnis hätte die Regatta abgeschossen werden müssen. Der Wettfahrtleiter hatte aber vermutlich Angst, nicht genug gültige Regatten für die Goldpokalwertung zusammen zu bekommen, da erst drei Regatten gesegelt waren und die Wetterprognosen für den nächsten Tag auch keine großen Hoffnungen aufkommen ließen. Irgendwann setzte dann von weit rechts eine leichte Brise ein. Bis sie aber bei uns ankam, waren die meisten, die weiter rechts lagen schon im Ziel. Für Sönke Durst aus Kiel bedeutete das den einzigen deutschen Tagessieg, für uns Platz 40! Damit war der gedanklich schon gestrichene 33ste wieder in der Wertung. Wider Erwarten kam nachmittags noch mal etwas Wind auf und es konnte noch eine 2. Wettfahrt gesegelt werden. Für uns sprang ein 24ster dabei heraus.

Nach ziemlich gemischtem Wetter an den Tagen vorher war am Freitag dann endlich „schwedischer Sommer“ angesagt. Bei herrlichem Wetter und 2 bis 3 Windstärken konnte noch eine Regatta gesegelt werden, die wir erneut als 24ste abschlossen. Für die meisten überraschend gewann mit John Wulff, Cameron Tweedle und Edward Donald diesmal eine englische Crew, gefolgt von einer dänischen und einer schwedischen den Goldpokal. Ulf Kipcke mit Gero und Kathrin Martens wurden (wie meistens) als beste deutsche 8., dicht gefolgt von Walther Furthmann mit seiner Crew.

Das abschließende Kranen bei jetzt schon fast zu warmem Wetter verlief trotz der Vielzahl der Teilnehmer entspannt, da das Orga-Team einen zusätzlichen Autokran an einer anderen Pier des Hafengeländes platziert hatte. Großer Wermutstropfen: Bei der anschließenden Rangiererrei und Abfahrt hat ein unbekannter Teilnehmer den Mast von Jürgen Breitenbachs bereits verladenem und verzurtem Schiff abgefahren.

Für ihn war das sehr gelungene abendliche Abschlussdinner mit anschließender Siegerehrung sicher nicht mehr ganz so toll. Dieser Abend versöhnte aber mit den, was das Soziale angeht, vergleichsweise schwachen Vortagen: Die Halle und die Tische waren schön geschmückt, das Büffet war super, eine Band spielte für uns auf und die Stimmung war Klasse. Ein gelungener Abschluss einer schönen Woche in Halmstad.

Alle Ergebnisse
findet ihr hier:



Ein Video zum
Goldpokal
findet ihr hier:



Berlin – Du bist so wunderbar, Berlin

IDM der Folkeboote 2024 im VSaW

von Gero Martens, GER 739 YLVA

Sehr geehrte Damen und Herren und alle dazwischen und außerhalb, heute melde ich mich mit einer Berichterstattung von der IDM 2024, die vom Dienstag, dem 17. September bis zum Freitag, dem 20. September im VSaW ablief – wie alle meine Artikel höchst subjektiv geprägt. Er wird zudem ein wenig länger, aber es beginnen jetzt ja auch wieder die Tage vorm Kamin – da braucht man etwas zum Lesen.

Apropos – wer nach dem Lesen der nun folgenden Zeilen ins Grübeln kommt und sich sagt, sie oder er habe ganz andere Dinge als die folgend beschriebenen erlebt, ist natürlich herzlich eingeladen, diese ebenfalls zu Papier zu bringen.

Für uns von der YLVA begann nach einer angenehmen Anfahrt auf bundesdeutschen Autobahnen der ganze Spaß bereits bei der Ankunft VOR dem Tor des VSaW. Wir wurden begrüßt von – ich nenn' ihn einfach mal so – der „guten Seele“ dieser Woche, Clemens Fackeldey. Er begrüßte uns, bat freundlich um Abkupplung des Gespanns und schon rauschte Haui Haubold mit dem Elektrokarren heran und zog uns auf's Gelände – cool. Schnell die Jütt von Jürgen Breitenbach ausgeliehen und schon stand mit freundlicher Unterstützung der Till-Crew unser Mast. Ab zum Kran und rein ins derzeit grüne Nass des Wannsees. Zu Ende auftakeln, an den Platz fahren und ab in den Club, das erste Bier bei Laurie, der Chefin der Gastronomie, nehmen. Neben Getränken waren auch die Speisen bei ihr und ihrer prima eingespielten Crew sehr lecker – unser heißer Dank!

Überhaupt hatte ich den Eindruck, dass mindestens zwei Menschen in dieser Woche gar keinen Schlaf gebraucht haben, Clemens und Laurie waren im 24/7-Modus, lecker Frühstück gab's bei ihr nämlich auch. Und so wurde das Vereinsheim für uns und viele Andere in der Woche zu unserem Wohnzimmer, in dem man natürlich nicht nur aß und trank, sondern auch philosophierte mit Zitaten anonymer Künstler wie folgt:

1. Schlafen ist wichtig, und das schaffst du nur mit viel Alkohol.
2. Weil der Vitamin-C-Gehalt in Nutella so niedrig ist, muss man sehr viel davon essen.
3. Also, wenn ihr so segelt, wie ihr frühstückt, dann wird das nix.
4. Ein warmes Bier ist immer kälter als kein Bier.
5. Ein Mann und ein Esel ist immer noch mehr als nur ein Mann.

So jetzt aber mal zum Segeln und ich beginne mit einem dicken Kompliment: Wir hatten eine hervorragend organisierte Wassercrew unter der Leitung von „Moritz“ Fackeldey. Bei durchgängig sonnig-sommerlichen Bedingungen von Dienstag bis Freitag zauberte sie mit ihrem Team zehn Mal einen meisterschaftswürdigen Kurs auf die Havel nördlich Schwanenwerder bzw. an den letzten zwei Tagen auch auf den Großen Wannsee – Chapeau.

Es war zudem die schnellste Wettfahrtsleitung, die zumindest ich bislang erlebt habe. Einen Vorgeschmack auf ihre Qualitäten erhielten wir bereits am Montagnachmittag vor dem offiziellen Start, als mal eben in „rasender“ Geschwindigkeit fünf – oder waren es doch sechs... – Trainingskurzwettfahrten auf den Parcours vor dem Wannseebad gezaubert wurden – da gab es die Ankündigung für das nächste Rennen schon 30 m vor der Ziellinie.

Der Dienstag kam und endlich ging's los. Johnny Jørgensen aus Dänemark mit seiner Crew gab der IDM den „internationalen Anstrich“. Toll und sehr erfreulich zu sehen war zudem, dass wir sehr viele gemischtgeschlechtliche Crews auf dem Parcours hatten – in welcher Bootsklasse können sich gestandene Frauen und Männer besser und auf Augenhöhe miteinander messen als im Folkeboot? Das ist ein Asset unserer Klasse!

Sabine Knegendorf reicht ein Mann an Bord, um erfolgreich zu regattieren, Gaby Nawrodt nahm zwei mit, umgekehrt hatten mehrere Herren ebenfalls zwei Damen an den Schoten. Und auch bei uns an Bord sind nach Dieter's Retirement Ende letzten Jahres neue Zeiten angebrochen. Ich kann sagen, Damen sind in der

Lage, den Testestoron-Schleier zu lichten, der in reinen Männercrews manchmal doch ein wenig den Verstand vernebelt. Und ich darf zudem sagen, dass ohne Tüddel's kühlen Hinweis auf den Ausflugsdampfer, der uns in der letzten Wettfahrt aus dem Wannsee entgegenkam, die Sache im Gesamtergebnis für uns auch anders hätte ausgehen können. Aber vor dem Ausgang wollen wir zunächst den Beginn und den Verlauf Revue passieren lassen.

Zunächst an Land: Unter Leitung von Martina Klemmt hatte die Landcrew FÜR DIE GESAMTE ZEIT ein tolles Programm auf die Beine gestellt mit einer stilvollen Eröffnung und einer eben solchen Abschlussveranstaltung, täglich Speis und Trank sowie dem Höhepunkt am Mittwoch, den wir abends in der atemberaubenden Show des WINTERGARTEN-Varietes verbringen durften. BRAVO für die Show und eure Mühe, die ihr euch damit gemacht habt – das war Berlin live.

Nun auf's Wasser: Hier machten bei herausfordernden und für Berlin im September sehr gut segelbaren Bedingungen von 1-5 bft über die vier Tage eine große Zahl an Crews ihre Titelanbitionen deutlich.

Beginnen möchte ich hier mit der von Ulf so benannten „blaue Berliner Macht“ mit den Segelnummern 645, 905 sowie 955: Egal, wo man hinsah, zwei von ihnen waren immer in der Nähe. Leider war Sönke Durst nicht dabei, sodass wir Kieler mit 417, 466 und 739 ebenfalls (nur) drei ganz schnelle Crews auf den Parcours brachten. Sehr erfreulich und erfolgreich zudem die „Kruse Next Generation mit Malte“ auf 779 – cool Jungs, dass ihr dabei seid. Darüber hinaus waren viele bekannte Crews mit auf dem Parcours, die auch mal „vorne mit vorbeischauten“, während die vorgenannten ganz ambitionierten auch mal guckten, was im Mittelfeld so los ist.

Es entwickelte sich ein spannender Schlagabtausch, der für den letzten Tag mit zwei Wettfahrten Höchstspannung erwarten ließ. Und so kam es dann auch – vor dem letzten Rennen hatten drei Crews 35 Punkte gefolgt von einer mit 38; zwei weitere Crews waren ebenfalls mit zu berücksichtigen. Im letzten Rennen zeigte sich der Große Wannsee quasi zum Abschied noch einmal in Hochform: Strahlender Sonnenschein, 4 in herrlich druckvollen Böen 5 bft,

Luvtonne vor dem Wannseebad. Nach dem Rennen hörten wir von Familie Fackeldey, dass sie sich auf dem Startschiff eine „Verlaufsblitztafel“ gewünscht hätten, so ging es hin und her.

Wir sind natürlich nicht abergläubisch, hatten Bonko aber vor der letzten Wettfahrt trotzdem ein weiteres Portweinopfer dargebracht – ich bin sicher, dass dies dann Ausschlag für unseren Wimpernschlagsieg brachte. Unser Dank an unsere Konkurrenten, das waren unglaublich spannende Tage mit euch – und wir freuen uns auf die nächsten Zusammentreffen.

Die Preisverteilung fand mit wiederum leckeren Essen im großen Saal des VSaW statt. Alle Teilnehmenden wurden geehrt – sehr schöne Geste, denn alle haben zum Gelingen dieses tollen Ereignisses beigetragen.

Nach dem offiziellen Ende der IDM nun die Berichterstattung zu ihrem inoffiziellen Ende: Die Raubritterbar des VSaW war schon die ganze Woche eine ganz gefährliche Ecke, die man besser weiträumig umfuhr, wenn man am nächsten morgen ohne „Haarwurzkatarrh“ aufwachen wollte.

Hier kam es am letzten Abend nach Ende des offiziellen Programms im großen Saal unter dem Einfluss relevanter Mengen an Getränken mit bewusstseinserweiternder Wirkung zu einem Ausbruch an Neofeudalismus, als drei Exponenten des Folkeboot-Tresenadels ihre offiziellen Titel verliehen und von Marc geadelt wurden. Wir haben von nun an in unseren Reihen Sir Sven, Prinz Reuter sowie Graf Hansen. Jungs, erweist euch eurer Titel würdig!

So, Zielgerade des Artikels: Clemens Fackeldey hatte uns – wer jetzt noch dabei ist, wird sich erinnern – eine Woche vorher begrüßt und er war auch der letzte, der uns am Samstagmorgen vom Vereinsgelände des VSaW verabschiedete – ganz groß.

Herzlichen Dank an alle, die zum Gelingen dieses fantastischen Ereignisses beigetragen haben. Dazu zähle ich ausdrücklich auch die Sponsoren, die uns tolle Erlebnisse ermöglicht haben. Zumindest ich habe – frei nach Hildegard Knef – spätestens ab jetzt „noch einen Koffer in Berlin“.

Queer im Folkeboot

von Christian Rocke F GER 863 LIV

Folkeboot LIV F 863, ehemals Jecca, und ich sind jetzt seit drei Jahren zusammen. Man könnte auch sagen, wir passen aufeinander auf. Da ist viel Vertrauen, Liebe und Treue im Spiel.

Seitdem sie seit diesem Winter auch neue Wanten und Fallen hat, freut sie sich auf richtig strammes Segeln. Ich meine LIV bereits im Folkeboot Stil glücklich glucksen zu hören, wenn ich den Steg betrete. Wir sind ein Paar. Sie bringt mir Einhand bei und ich verwöhne sie und wir gehen gerne und tüchtig aus.

Die Vorfreude für Folkeboot LIV ist gewaltig, wenn der Bootswagen so richtig voll mit gutem Futter und warmen Klamotten beladen ist, denn dann hat der Alte was vor. Fremde an Bord ist immer etwas schwierig für sie, denn dann muss sie auf mich und ich auf die Fremden aufpassen. Zu zweit sind wir meist besser unterwegs.

Frischwasser bunkern, bei den netten Hafenmeistern meiner WSG Arnis abmelden und dann auf zur Brückenzeit in Kappeln. Hier nehmen LIV und ich dann so richtig Kontakt auf. Fock und Groß stehen, der Motor ist aus. Alle Leinen am Platz, erste Kontrolle wieviel Höhe geht und wieviel Platz ist Leegerwall. Der Schlamm von Arnis ist legendär. Durch die Brücke nochmal mit dem Viertakter. Ein braver Starter und, ja, mit Motorkegel in der linken Hand. Wenn unter Segel und Motor, dann mit Kegel, hat mir die Wapo beigebracht. Folkeboot LIV kichert jedesmal, wenn ich den frisch furnierten Lukendeckel öffne, um das Stück Kunststoff rauszuholen. Ein pragmatisches Paradoxon denke ich jedesmal, ohne Motor darf man doch gar nicht durch die Brücke.

Ab jetzt ist Urlaub. Der Motor ist aus und die Winde schralen immer so schön in Kappeln. Mit sensiblem Händchen auf der Pinne und Blick auf das Gekräusel hält der Kurs. Grauhöft, ein Ruck und der Wind ist da. Herrlich, schon liegen 4 Knoten an und die alte Heimat LIVs, die Enge von Rabelsund, nähert sich.

Jetzt wird gekreuzt bis der Arzt kommt. LIV liebt es. Meine linke Schulter „geht so“ aber muss. Schön immer auch mal nach hinten gucken und Wende. Super der Gegenverkehr mit richtigen Seglern, die meinen Kurs antizipieren. Dann gibt es wohlwollende, anerkennende Blicke von beiden Seiten. Ein schnelles Petri Heil zu den Anglern an der 2-Meter-Marke und Wende. Es flutscht; erster Blick auf Schleimünde, wieviele Masten?

Ja, Schleimünde, unser Helgoland, Kindheitserinnerung. Hier bleiben wir gerne vor dem Sprung. Langsam habe ich es auch drauf, den Dänen vor der Liegeplatzwahl zu checken und dass der lange Aussensteg zwangsläufig Sand an Deck bedeutet. Mal sehen wer noch da ist, aber das ist wieder eine andere Geschichte.

Dank DMI kann ich mich in der Morgendämmerung ganz leise vom Liegeplatz lösen. Herrlich, leichte Brise in der Abdeckung der Giftbude, die Segel hoch und nichts klemmt, die neuen Fallen laufen perfekt. Der Mercury hat Ruh. 60 Grad liegen an. Der Trimm steht, ich kann die Hand von der Pinne nehmen. Kaffee, Mohrrübe, ein Apfel. Mein Gewissen ist zufrieden. Brauchbare Ernährung und seit acht Monaten keinen Alkohol mehr, da fallen die Pfunde. Dazu die Vorfreude auf einen runden Segeltag.

Optimaler Segeltrimm ist für mich noch herausfordernd. Jetzt ist die Zeit zum Üben. Augen zu an der Pinne und einfach mal fühlen. Tendenziell neige ich bei Halbwindkursen die Schoten zu dicht zu nehmen. Schrick in die Fockschot, jetzt läuft sie. 5,3 Knoten liegen an, damit habe ich gar nicht gerechnet. Ein Geschenk und dann auch endlich ein Gegner. Leider kein Folke, aber ein Dick-schiff. Ich mag diesen heimlichen Wettkampf über Stunden. Bei Schwachwind erfahrungsgemäß oft nicht erfolgreich aber wenn es hackt und hoch am Wind kommen uns die Freudentränen des kleinen Mannes. Dazu immer dieses Spiel, als würde man den anderen eigentlich gar nicht sehen.



Marstal, der Wintersturm hat auch den Badehäusern auf dem Nehrungshaken ganz schön zugesetzt. Aber die Dänen machen, pragmatisch wie sie sind, tüchtig weiter. Marstalrinne ist für mich immer der große Bruder von Rabelsund an der Schlei. Wir lieben diese Kreuz und sind voller Respekt in Gedanken an die Seeleute vergangener Tage, die ohne elektronischen Schnickschnack bei Wind, Welle und Winter hier segelten.

Bro 5. Ein Holzmast oben mit Antenne. Herrlich, das ist Folkeboot Paula. Das gibt einen guten Schnack. Leise schleiche ich mich ran, da geht schon die Kuchenbude auf und ich werde herzlich begrüßt. Natürlich essen wir gemeinsam diese sündhaft teuren Koberindburger am Hafenkiosk und verabreden uns zum Klinkercup. Was sind die Folkebootfahrer doch für eine kontaktfreudiger, hilfsbereiter Schlag.

Ich habe vor Folkeboot LIV lange darüber nachgedacht, welches Boot wohl zu mir passen würde. Folkeboot, welch gute Wahl. Wobei ich einschränkend sagen muss, dass es anfangs eine Herausforderung war, da Folkeboot Eignerinnen und Jungs per se für gute Segler gehalten werden. Was wenn man es aber noch gar nicht soweit ist? Außerdem ist Einhand und Anlegen unter Segeln in dieser Bootsklasse die Norm, die es zu halten gilt. Da lebt es sich mit diesen weißen Segeldinosauriern, wo hinten Heimatort Breege dran steht doch viel leichter. Wer damit die Nemobrücke verschiebt gilt als normgerecht. Das Hafenkino läuft. Beim Folkebootanleger wird gar nicht geguckt, das Kinoprogramm bietet i.d.R nichts. Oder beim Rotwein wird neidisch sinniert, wi mok di dat?

Söby, zehn Holzfolkes liegen artig zusammen mit LIV aus weinrotem GFK friedlich am Pier, sie kennen sich ja. Die Crews schnatzen im Schatten und freuen sich an kalten Getränken und auf das Wiedersehen zum Klinkercup. Danke auch für das alkoholfreie Bier. Da fällt der Satz: „Christian, eigentlich gehört LIV ja rüber zu den anderen drei Kunststofffolkes weiter Steuerbord, die stört das Bild.“ Nun haben sich die Zeiten ja schon vor der Zeitenwende zügig verändert, so wie auch das Wetter. Mein Eindruck ist, es gibt entweder Starkwind oder Flaute. Da höre ich LIVs Eigner sagen: „Du, LIV fühlt sich aber wie ein Holzboot.“ Großes Gelächter und das Thema ist durch. Innerlich denke ich mir, habe ich wirklich ein Queerboot?

Der Klinkercup ist perfekt durchorganisiert von Michael und Thorsten, eine super Sache und ein Muss um die alten Hasen kennenzulernen. Jedes Alter, Dänen und Deutsche, richtige Folkes und Queerboot LIV. Anspruchsvolle seglerische Aufgaben sind spielend zu lösen und das Beherrschen der Vorfahrtsregeln auf engstem Raum. Das übt. Ein großer Spaß und dann ziehen die 14 Boote mit dem Lösen der Navigationsaufgabe fast zeitgleich ab Richtung Hjörtö. Da hat dann jeder so seine Tricks. Mit Freund Henri als Gast an Bord kommt LIV gut klar. Prompt machen wir den zweiten Platz und helfen die 14 Boote im kleinen Hafen zu verzurren. Viel Gelächter und guter Schnack.

Abends dann der berühmte Crewkochwettbewerb NoNoodles. Wir machen wie immer den letzten Platz, satt sind wir trotzdem. Die Veranstaltung ist so gut, dass der Hafenmeister im Nebenamt glücklich unter uns mitschmaust. Er erzählt Spannendes über das Leben auf der Insel.

Die Rückreise nach Arnis von Ærø aus wird schwierig. Steifer Wind aus West, oder gar nichts mit alter Welle. Endlich ein vernünftiges Windfenster, vorausgesetzt man startet um 3 Uhr morgens. Was für eine spannende und neue Aufgabe. Neuland als Einhandcrew. Die Posis mal checken, die ich im Winter eingebaut habe. Sorgsam bereiten LIV und ich abends alles vor. Denn schlaftrunken Denken klappt bei mir noch weniger. Dem Nachbarn gebe ich Bescheid, damit er nachts keinen Schrecken kriegt.

Der Wecker klingelt und und ruckzuck sind wir los. Ein zwei Fischer mit uns. Im Osten ein roter Hauch. Sonst alles schwarze Nacht. Super schön. Das Navi zeigt die Tonnen der Marstalrinne, nichts, nur schwarze Nacht. Darüber, wie flach es links und rechts ist denke ich gar nicht nach. Extra nicht! Dann aber: Was, wenn das Navi spinnt? In dem Moment habe ich es und entspanne mich, ein deutliches weißes Richtfeuer von vorne und hinten. Ich fühle mich geborgen, das wird was. Segeln ist unser Ding. Wunder-schön geht die Sonne hinter uns auf.

Bis zur „Dark Side of the Moon“ Zwei Monate Auszeit mit dem Folkeboot

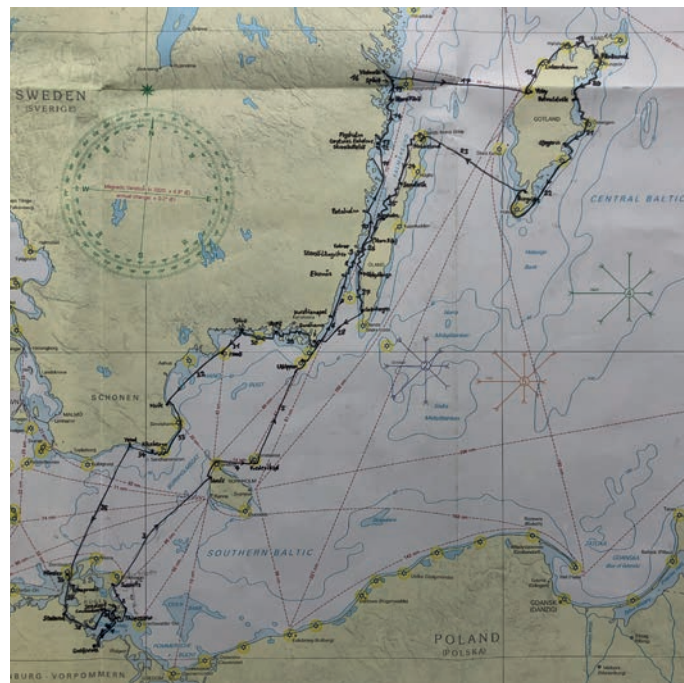
von Bernd und Isolde Miller, F GER 998 KLEINER BLAUPFEIL

Diese Metapher ist mir auf der Ost-, also der Rückseite von Gotland eingefallen, weil es da so einsam ist, dass wir manchmal nicht einmal Hafengebühr bezahlen mussten. So weit zu segeln war gar nicht der Plan, aber der Reihe nach:

Dieses Jahr war es uns möglich, 2 komplette Sommermonate aus dem Alltags- und Berufsleben freizuschaukeln und eine längere Ostseereise anzugehen. Wir, das sind Isolde und Bernd vom „KLEINER BLAUPFEIL“ F GER 998 sowie Bea und Ruedi von der „SOLVEJG“ F SUI 40, haben geplant, in Greifswald einzuwassern, zumindest bis zu den uralten Eichen an der Nordspitze von Öland zu segeln und uns auf dem Weg dorthin in die Ostschären zu wagen. Beinahe wären wir doch nicht losgefahren, weil wir meinen sterbenden Vater nicht alleine lassen konnten – 4 Wochen vorher hat er dann seine letzte große Reise angetreten...

Aus unserer Planung wurde nach den knapp 1.000km Autobahn eine knapp 1.000-sm-lange Reise (946sm), 40 Etappen; davon 55 Tage auf dem Wasser von Greifswald über Rügen, Bornholm, die Erbseninseln nach Utklippan. Weiter entlang der Ostküste von Schweden durch den Kalmarsund in die hier beginnenden Ostschären. Aus dem geplanten Ausflug nach Gotland wurde Rund Gotland und von dort segelten wir zu unserem eigentlichen Ziel Öland. Auf dem Heimweg ging es durch die Schärenwelt der Hanöbucht und von hier die Südküste von Schweden entlang und zurück über Hiddensee und Rügen wieder nach Greifswald.

Wir hatten ausgemusterte Raudaschl-Regattasegel aufgezogen und unser bewährtes Sturmgroß (mit Innenbogen und ohne Laten) im Gepäck. Die Stromversorgung für die Navigation und das Handy lief wegen dem geplanten Aufenthalt in den Schären über ein 130-Watt-Solarpaneel und eine Li-Fe-Po-4-Batterie. Unser gebraucht angeschaffter 2,4-PS-Suzuki-4-Takt-Kurzschafter (mit tiefergelegter Halterung) kam bei seltener Flaute und den Felsankerstellen in den Schären zum Einsatz. Dieser hat sich für unsere Ansprüche bestens bewährt. Er ist in den ca. 12 Stunden Laufzeit mit einem einzigen 5 Liter Sprit-Kanister ausgekommen. Wir hatten maximal 18 Liter Trinkwasser dabei, was für 2 Leute gut 3 Tage reicht, wenn außer dem Trinken alles andere mit Ostseewasser



erledigt wird – auch das Kochen. Überwiegend haben wir unsere Mahlzeiten selber zubereitet – mit einem Kocher auf jedem Boot. Dazu gab es häufig geräucherte Fischwaren. Ab und zu sind wir zum Essen gegangen. Wir waren sowohl mit Papierkarten und dem schwedischen Hamnguiden 7 als auch mit Navionics auf dem iPad ausgerüstet. Und wer dabei immer alles richtig machen und auf keinen Fall Felskontakt riskieren will, muss halt daheim bleiben!

Die komplette Reise in allen Details wiederzugeben, würde hier den Rahmen sprengen. Daher gibt es wieder einige Auszüge aus den Aufzeichnungen aus dem Logbuch und ein paar Bilder für euch. Einkranen, Einräumen und Klarieren fand im Marina Yachtzentrum Greifswald statt.

Wer den ganzen Artikel lesen möchte:
Unter nebenstehenden QR-Codes
findet ihr den ausführlichen Bericht
unserer Gotland-Reise.

Teil 1

Teil 2

5. Frederikso (Erbseninseln) – Utklippan (Schweden)

Beim Ablegen von der Heckboje pendelt das Bootsheck zum Segelsetzen nicht im Wind aus, sondern es stellt sich wegen dem Strom quer, was mich erst mal verwirrt. Nach der Hafenausfahrt sind Wind und Wellen noch erträglich. Später briest es auf und der Seegang wird bei 7 bft immer gröber. Gut, dass wir unser Sturm-Groß gesetzt haben – wir sind ja nicht auf Regatta, sondern haben unseren ganzen, auch nässeempfindlichen Hausstand dabei. Ab und zu surfen wir die Wellenberge runter oder es schwappt eine Welle in die Plicht. Utklippan ist ein zwischen drei Felsgruppen betoniertes Becken, das früher den Fischern weit außerhalb der Küste Schutz geboten hat. Hier verbringen wir den nächsten Tag und rudern mit dem dafür bereitgestellten Boot zur Nachbarinsel mit giftgrünen Wasserlöchern und Wechselkröten. Abends am Feuerplatz mit Whisky und Rotwein erkennt uns der Hafenmeister von Großenbrode aus unserer Tour 2022 wieder – so klein ist die Welt. Am nächsten Morgen ist alles taunass und es gibt einen „Nebelbogen“ in allen Farben.

10. Kalmar – Pataholm

Mit Stecken (Ausbaumer) und Rumpfgeschwindigkeit geht es bei 4 bft unter der Kalmarsundbrücke durch bis wir oberhalb der Insel Skagenäs in die Schären in Richtung Pataholm einfädeln. An dem ehemaligen Verladesteg für Holz bleiben wir die einzigen Gäste. Ohne Infrastruktur bleibt die Gebühr mit umgerechnet 9,-€ sehr moderat. An dem nahegelegenen Dorf mit 26 Häusern scheinen die letzten 100 Jahre spurlos vorbeigezogen zu sein. Eine junge Frau segelt mit ihrem Freund in einem alten Klinker-Fischerboot mit Lugger-Segel zwischen den Schilfinseln und Untiefen durch. Es gibt ein tolles Café mit großem Garten und eine Kunstgewerbegalerie. Wir bleiben auch noch den nächsten Tag hier und erkunden das Labyrinth aus alten Eichenwäldern, Sumpfgebieten und Meeresarmen. Eine 2m dicke, zerfallende Eiche begeistert mich als Baumpfleger ganz besonders.

14. Fiegeholm – Stora Förö

Die von Navionics vorgeschlagene Route schlängelt sich durch ein Gewirr von zahlreichen Schären. Manche Engstellen sind mit Tonnen gekennzeichnet. Mit 3-4 bft Wind und 5-6 kn Fahrt genießen wir die unglaublich abwechslungsreiche Landschaft. Nach 20 sm sind wir schon an unserer ausgesuchten Insel. Wir biegen in die geschützte Bucht ab, starten den Motor, bergen die Segel und steuern die empfohlene Felsankerstelle an. Ca. 30 m vor dem Felsen lasse ich den Anker fallen und die Leine reicht gerade, dass Isolde an Land kommt, Felsnägel einschlägt und die Vorleinen festmacht. Ruedi und Bea kommen mit der Solvejg längsseits und wir machen auf dem hohen Felsen mit gigantischer Aussicht Brotzeit. Dann wechseln sich Gewitter und Sonnenschein ab. Über Steine springend erreichen wir die Nachbarinsel Lilla Förö und schauen genüsslich auf unseren schönen Ruheplatz. Am nächsten Morgen beginnen wir mit einem ausgedehnten

Spaziergang über und um die Schäre. Kiefern wachsen aus engen Spalten in rund geschliffenen Granitblöcken. Der Untergrund ist zum Teil dicht mit Flechten und Moosen bedeckt. Immer wieder Blaubeeren zum Sattessen. Der Blick schweift über Schilfbuchten zur nächsten Schäre – absolut traumhaft.



17. Vestervik-Notholmen – Visby (Gotland)

Zum Sonnenaufgang um 4:40 Uhr haben wir die Leinen schon los und segeln aus dem Hafen durch den markierten Tonnenweg aus den Schären. Trotz wenig Wind läuft das Boot gut, da wir kaum Welle haben. Dann geht es über 50 sm geradeaus Richtung Visby, die größte Stadt von Gotland. Auf halber Strecke kommen uns mehrere Boote entgegen, die wohl ähnlich früh gestartet sind. Schon am späten Vormittag kommt Gotland in Sicht und die Unendlichkeit vom Meer hat ein Ende. Dann brist es auf, wir segeln wieder um die 6 kn und können das letzte Stück sogar noch den Stecken setzen. Von aller Weite sehen wir schon zwei monströse Kreuzfahrtschiffe am Hafeneingang an der Pier. In den kleinen Privathafen werden wir nicht eingelassen, kommen aber im danebenliegenden Fischerhafen unter. Hier liegt es sich viel besser, als im großen Touri-Hafen mit den riesengroßen Plätzen und den an Peinlichkeit, Dekadenz und Mafiosität nicht zu überbietenden Bonzenyachten. Die Altstadt Visby mit ihrer kilometerlangen Stadtmauer, den wunderschön verzierten Häusern, den Kirchenruinen und dem außergewöhnlichen Botanischen Garten ist sehr sehenswert. Daher ist auch der Marktplatz übersät mit Touri-Kneipen und langen Warteschlangen davor. Irgendwie entdecken wir abseits in einer Gasse eine „German Bier-Hall“, wo offensichtlich sonst nur Einheimische sind. Hier gibt es ein leckeres Essen (ich nehme Dorsch mit Kartoffelspalten) und ein IPA.

21. Botvaldevik – Ljugarn

Der Wind ist erst mal jämmerlich. Die Flautenlöcher überwinden wir mit unserem Außenbord-Quirl. Ruedi nennt seinen E-Motor „Stabmixer“. Später gibt es doch noch Rauschefahrt und wir kringeln im Hafen zum Segelbergen. Ein 80-jähriger ortsansässiger Kajütjollen-Segler, der vor dem Hafen seine Runde dreht, sagt uns später, dass wir mit 1,2m Glück hatten, nicht im Schlamm steckengeblieben zu sein. Er ist übrigens der Eine von zwei Seglern (es gab hier keine Motorbootfahrer), die wir in diesen Tagen an der Ostküste Gotlands zu Gesicht bekommen – daher meine Gedanken über „The dark Side of the Moon“. Am nächsten Tag legt der Wind auf Sturmstärke zu und dreht in der Nacht auch noch, dass der Schwell in die Hafeneinfahrt läuft und unsere Boote gegen die Pier schlägt. Wegen der Windangriffsfläche bergen wir die Kuchenbuden – auch kommen alle Fender und Leinen zum





Einsatz, aber diese Nacht wird die unruhigste der gesamten Reise. Da auch heute an das Auslaufen nicht zu denken ist, verbringen wir den Tag mit Wäschewaschen, Besuch der kleinen örtlichen Museen und Spaziergängen. Eine dabei am Strand gefundene, versteinerte Koralle wiegt ca. 2 kg und ich stifte sie lieber gleich dem Fossilienmuseum, als sie mitzunehmen. Ein ehemaliger Folkebootsegler besucht uns und ist begeistert. Später kommt er wieder und schenkt uns sein Buch über die Schwedischen Folkeboote. Wir wollen noch die nächste Nacht beim Hafenmeister bezahlen, aber da wir um 4 Uhr ablegen wollen, winkt er ab: „Dann kostet das nichts mehr“.

23. Burgsvik – Nabbelund (Öland)

Um 4 Uhr – kurz vor Sonnenaufgang – legen wir ab und auf der Höhe der kleinen vorgelagerten Insel mit dem Leuchtturm Näsrevet taucht neben uns eine Robbe auf – dann werden es immer mehr und sie machen einen neugierigen Eindruck. Mit dem Fernglas sehen wir mindestens 100 Robben, die sich auf den Felsen räkeln. Das Geheule der Tiere ist noch weit zu hören. Ich fixiere die Pinne und das Boot läuft stundenlang am Wind geradeaus. Am frühen Nachmittag taucht dann der Lange Erik am Horizont auf. Dieser Leuchtturm markiert die Nordspitze Ölands. Der Hafen Nabbelund liegt in einer Lagune und ist neben einer alten zerfallenen Ladebrücke entstanden, auf die eine Schmalspur-Eisenbahn gefahren ist. Wegen der alten Eichen im nahegelegenen Naturschutzgebiet „Trollskogen“ haben wir Öland als eigentliches Reiseziel ausgewählt. Weil der Hafenmeister am nächsten Morgen keine vier Fahrräder hat, laufen wir halt die insgesamt 15 km. Ein Teil des Gebietes ist gut erschlossen, ein anderer Teil gleicht einem Pfad durch einen „Urwald“ mit mächtigen, zum Teil umgestürzten Eichen. Am Strand liegen Reste des 3-Mast-Schoners „Swiks“, der 1926 untergegangen ist und Jahre später an den Kiesstrand gespült wurde. Die mystischen Kiefern mit den Kringel-Stämmen sind vermutlich durch Verbiss im Weidewald entstanden. Im Wald verteilt sind viele Steinhügel-Gräber, die noch nicht archäologisch untersucht wurden. Das gesamte Areal ist durch einen Steilwall begrenzt, der ein „heiliges Gebiet“ markiert. Als wir nach dem Fußmarsch wieder am Hafen ankommen, gibt es wieder Fahrräder, die wir sogleich ausleihen und noch zum Leuchtturm radeln. Oben in 32 m Höhe bläst uns der Wind um die Ohren, aber die Aussicht ist gigantisch.



29. Sandhamn (Kalmarsund) - Arpö

Wir folgen dem Tonnenweg in die Schären der Hanö-Bucht. Karlskrona lassen wir an Steuerbord liegen und wollen lieber in die Schärenwelt eintauchen. Dabei segeln wir unter einer 18 m hohen Brücke zum „Östra Fjorden“ durch und melden uns zur Öffnung der Drehbrücke bei Hästholmen an. Wenn wir weiterhin mit Rumpfgeschwindigkeit unterwegs sind, könnten wir es zur vollen Stunde um 18 Uhr schaffen – ja es reicht noch zum Beidrehen und Motor klarmachen. Wir folgen der im Navionics vorgeschlagenen gestrichelten Line zu unserem im Hamnguiden ausgesuchten Steg an der Schäre Arpö und liegen dort mit Heckanker sicher geschützt. Vor dem alten Steg ragt ein hoher rundgeschliffener Granitfelsen auf, der oben mit einer Bankgarnitur und einem Ausblick in den verschlungenen Svängsund einlädt. Wir speisen auf diesem paradiesischen Fleck, lassen den Tag mit Rotwein ausklingen und uns vom Abendlicht verzaubern.

Am nächsten Morgen machen wir noch einen großen Spaziergang durch die Insel und finden wunderschöne Granit-Trockenmauern, alte Eichenwälder und ein privates Ferienhaus, das aus dem Naturschutzgebiet ausgeklammert ist. Ein hohler Eichenstamm muss für Troll-Bilder herhalten.



31. Tjärö - Hanö

Wir ziehen die Felsnägel, legen ab und kreuzen aus den Schären – was zum Teil furchterregend aussieht und mit Papierkarten kaum zu machen ist. Dann geht es hart am Wind auf einer Backe zur Insel Hanö. Die Einfahrt in den Hafen ist hoch am Wind nicht zu schaffen und die Welle ist für unseren Kurzschaffer zu hoch. Also segeln wir erst vorbei, bergen die Fock, drehen um und halten mit Schwung auf die Luvseite der Einfahrtsmole zu. Mit Schwung um's Eck, Groß auf den Reitbalken – geht doch! Hier bleiben wir für einen weiteren Tag. Lotta, die kleine, resolute Hafenmeisterin mit der „Marian Faithful-Stimme“ hat hier alles im Griff und liebevoll dekoriert. Sie lässt uns am nächsten Morgen an einen besseren Platz an Fingerstegen verlegen. Wir erkunden die sehenswerte Insel: Das Steinriff „Bonsäcken“, den höchstgelegenen Leuchtturm Schwedens (nur 17 m hoch, aber 60 m ü. Meer),

der Friedhof aus Napoleons Zeiten, die riesigen Felsbrocken mit den „Räuberhöhlen“, die Hainbuchenwälder mit moosbedeckten Granitkugeln, Damwild, Wildschweinen und allerlei Kleingetier. Dazwischen vegetationslose Spülsaum-Kiesflächen.

37. Kloster (Hiddensee) – Stralsund

Bei W-NW 1-2 bft gehen heute alle Tonnenwege unter Segel. Dabei kommen uns die Regattasegler vom „Blauen Band um Hiddensee“ entgegen. Besonders beeindruckt uns die zahlreichen wunderschön hergerichteten Zeesboote. Dann segeln wir in das Stralsunder Fahrwasser, wo die historische Altstadt von weitem zu sehen ist. Der Hafen ist groß genug, dass wir unter Segel einen Liegeplatz suchen können. Den Abend verbringen wir am Open-Air-Musikplatz in der Altstadt. Der Besuch am nächsten Tag im Ozeaneum ist genauso interessant und informativ wie erschlagend. Was mich geschockt hat: Für ein 100g-Krabbenbrötchen gehen 900g Beifang über Bord! Später gibt es einen Sturzbach-Gewitterschauer und ich komme endlich wieder zum Logbuch-Schreiben und Touren-Karte zeichnen. In genau einer Woche haben wir einen Krantermin in Lindau am Bodensee und fangen an, die verbliebene Zeit sinnvoll zu takten. Am Morgen beim Zähneputzen spricht mich jemand an: „Ick jlob, dir hab ick mal en Segel verkooft“ – Stefan Klabunde von der Flotte Berlin ist es, der mich aus früheren Reiseberichten in der Folkenews erkannt hat. Er ist auf dem Heimweg vom Goldpokal und will auf dem Wasserweg über Swinemünde nach Berlin zurück.

38. Stralsund - Lauterbach

Bei der Hafenausfahrt zeigt sich Stralsund bei Sonne und Watterwolken mit der Gorch Fock I, dem futuristischen Ozeaneum und den historischen Gebäuden von der Schokoladenseite. Unter der ersten Brücke können wir durchsegeln, bei der Klappbrücke müssen wir noch eine halbe Stunde kringeln und beidrehen, bis die Brücke öffnet. Außer uns drei Folkebooten – Stefan ist auch dabei – und einem IF-Boot fahren alle anderen 15 Schiffe unter Motor durch. Schon ist das „Brückenrennen“ eröffnet, bei dem wir am Ende vom Strelasund unter Stecken den Platz 4 (von 19) belegen. Solvejg ist hinter dem IF mit Spie auf Platz 2! Gegen Mittag segeln wir mit einem Schrick in den Schoten mit ablandigen 5 bft am „Gelben Ufer“ entlang und können später unter Vollzeug in den geräumigen alten Handelshafen von Lauterbach einsegeln. Der direkte Übergang über die Schmalspur-Bahn vom „Rasenden Roland“ zu den Sanitärgebäuden der Jaich-Marina ist gesperrt, weil sich jemand hier einen Fuß verknackst hat und gegen die Betreiber klagt. Wer nicht über Zäune klettern will, muss einen großen Umweg laufen.

Am nächsten Morgen verabschieden wir in Traurigkeit Ruedi und Bea mit ihrer SOLVEJG, da ihre Urlaubszeit bald abgelaufen ist und sie sich auf den Heimweg machen. Bei totaler Flaute meldet Isolde uns zu einer Bootsfahrt mit Führung über die sonst gesperrte Insel Vilm an und wir werden für 25 € pro Person spontan noch mitgenommen. Die kompetente Führung im Biosphärenreservat ist äußerst beeindruckend. Für den Ministerrat der damaligen DDR wurden dort Ferienhäuser gebaut und die Ministerrätin



Margot Honegger hat als „Strohmann“ auch eines belegt für ihren Staatsratsvorsitzenden Erich. Nach der Wende wollte die Treuhand alles versilbern, ohne mit dem Widerstand der Rügener zu rechnen. Die Spekulanten sind leer ausgegangen und dadurch ist nicht nur der 400 Jahre alte Baumbestand geschützt geblieben. Die Bäume mit unzähligen Habitatstrukturen sind erstaunlicherweise auch in den Wegebereichen nicht verkehrssicher kaputtgepflegt – sehr mutig!

40. Thiessow – Greifswald

Bei unserer letzten Etappe kommt der Wind in der Hafenausfahrt wieder von vorn, aber es sind diesmal nur 26 Wenden bis zum Ende des Tonnenweges. Ein kleiner Holeschlag außerhalb der Tonnen im laut Navionics 5 m tiefen Bereich wird sofort mit Grundkontakt quittiert. Der Wind frischt von 3 auf 5 bft. auf und bläst aber ausreichend stark, um das Folkeboot mit 6 kn Rauschefahrt kerzengerade in Richtung unseres Ausgangs- und Endhafens zu bringen. Dazwischen passieren wir die West-Kardinaltonne „Großer Stubben“, die vor den meist trockenfallenden Steinen schützt. Hier sonnen sich bei normalem Wasserstand zahlreiche Robben. Von dem Vilm-Führer haben wir erfahren, dass die Ausflugsschiffe, die extra zur Robbenbeobachtung dort hinfahren, trotz des derzeit zu hohen Wasserstandes wider besseren Wissens die Touristen enttäuschen. Nach der Ansteuerungstonne „Greifswald“ segeln wir in den Strom durch das Schleusentor bis zur Klappbrücke. Die Öffnung ist zur vollen Stunde und wir motoren den Rest bei Gegenstrom bis zum Kranplatz des Marina-Yachtzentrums. Die Marina ist ein guter Tipp zum Einwassern und Fahrzeug-Parken. Der Service ist super, die Atmosphäre absolut entspannt.

Nächsten Morgen packen wir das Boot aus und legen den Mast selber mit unserem steckbaren Mastbock und der große Kran packt das Boot auf den Trailer. Vorher wird das Unterwasserschiff natürlich noch abgedampft, die Seepocken aus den Klinkerrillen entfernt und die Schürfspuren am Kiel begutachtet. Ja das gibt ein wenig Winterarbeit... Dann liegen nur noch knapp 1.000 km Autobahn vor uns, bis wir zuhause sind und uns auf das Einkranchen am Bodensee vorbereiten, um dort den Rest der Segelsaison zu verbringen – jetzt halt nur noch an den freien Wochenenden.

Segeltörn Juli August 2023

Halbrund Rügen

von Thomas Aurin, FG-523 MONE

Fortsetzungsroman Teil 1(2):

Vom heimatlichen Steg an der Berliner Unterhavel starten wir am 25. Juli in Richtung Stettin mit den Zwischenstationen SG Havel in Oranienburg und Stromcamp Schwedt.

Donnerstag, 27.07.2023: Schwedt-Stepnica

Wie immer stellen wir im Stettiner AZS mit Unterstützung seines humorvollen Hafenmeisters den Mast und sind gegen halb zwei unter Segel mit mäßigem Wind auf dem Dammschen See. Abendbrot gibt es am späten Nachmittag im Fischimbiss am Stepnicher Hafen und im Supermarkt in Ortsmitte finden sich alles, was es zur Auffrischung unserer Kombüseinventare braucht.

17sm (Stettin – Stepnica)

Freitag, 28.7.2023: Stepnica–Altwarp

Verhaltener Start am nächsten Morgen; bei Nieselregen und Flaute motoren wir gegen 9 Uhr über das krautige Papenwasser in Richtung Ziegenort. Aber bald sind die Segel oben und mit fünf Schlägen kreuzen wir durch die „Meerenge“ zwischen Ziegenort und Chelminek hinaus ins Große Stettiner Haff. Sogleich wird es belebter, die Sicht weit und klar, und mit einer Windstärke oben auf, geht es dem kleinen Altwarper Hafen, direkt an der Deutsch-Polnischen Grenze entgegen. Als wir dort gegen Nachmittag unsere Festmacherleinen vorbereiten, haben wir freie Platzwahl.

17,5sm

Samstag, 29.7.2023: Altwarp-Ueckermünde

Eine zögerliche Morgenbrise bringt uns mit ausgebaunter Fock zur gegenüberliegenden Haffseite nach Kaminke. Wie vorhergesagt, können wir leider in dem kleinen Fischerdörfchen keine passende Anlegemöglichkeit finden und ziehen unverrichteter Dinge wieder auf Gegenkurs von dannen. Aber bereits in Ölzeug, denn größer und dunkler werdende Wolken kündigen die für den Nachmittag vorhergesagten Gewitter an. Kaum haben wir das Großsegel gerefft, fängt es an zu wehen und ergiebig an zu schütten. In jeder Wende rauscht in dickem Schwall, das sich im Reff ansammelnde Regenwasser auf uns nieder. Viele Gewitterareale sind um uns herum auszumachen, aber nur weit östlich über der Wolliner Hügellandschaft gehen Blitze nieder.

Gegen 15:30 Uhr erreichen wir die Marina Ueckermünde und, wie verabredet, kurz nach uns auch Klaus und Sonja mit ihrer HR29. Zum Abendbrot sitzen wir in der etwas geräumigeren Plicht ihres Bootes zusammen und feiern bis in die frühen Morgenstunden in meinen Geburtstag hinein.

17,2sm

Sonntag, 30.7.2023: Ueckermünde – Ziemitz

Mittags verlassen wir Ueckermünde, kreuzen bei gutem Segelwind zwischen den ausgedehnten Flachs vor Usedom und dem Festland bis vor die Zecheriner Klappbrücke, ankern kurz bis zu deren Öffnung und segeln in langen Schlägen bis zur Krumminer Wiek weiter. Hier schiebt sich kurz vor Erreichen des Ziels, gegen 18:30 Uhr die nächste Gewitterfront vor uns. Es folgt sogleich ein mächtiger Regenguss mit kräftigem Wind aus Richtung der Negenmarker Rinne in die wir gerade hinein wollten. Er lässt uns keine bessere Wahl, als in Gegenrichtung abzulaufen. Zwei Seemeilen, die gesamte Öffnung zum Achterwasser werden uns wieder abgenommen, ehe Regen und Wind etwas abklingen. Dann machen wir einen zweiten Anlauf, arbeiten uns hoch bis zur schmalen Einfahrt in die Marina Ziemitz und belegen gegen 21 Uhr den letzten freien Platz im kleinen Hafen. Es ist fast windstill geworden und hat sich ausgerechnet, so dass uns die Abendsonne noch einen letzten Gruß zum Anlegemanöver herüber schickt. Wir genießen unser Abendbrot und lassen den zweiten Gewittertag noch einmal im Lichte unserer friedlich am Baum schaukelnden Laterne Revue passieren.

32,5sm



Montag, 31.7.2023: Ziemitz-Gager

Ohne Hafenrundgang und Ortsbesichtigung geht es früh am Morgen weiter auf die kurze Strecke nach Wolgast, um die Öffnung der Klappbrücke um 7:45 Uhr sicher zu erreichen. Danach kommen wir mit 5 kn Fahrt bei achterlichem Wind aus dem Peenestrom hinaus in den Greifswalder Bodden und sind mittags bereits im Gager Hafen auf Rügen. Hier lernen wir einen beeindruckenden Hafenmeister und seine Frau kennen. Beide haben reichlich Erfahrung auf Traditionsseglern und ihr Floating Home, ein großer niederländischer Zweimaster liegt gegenüber ihres Büros an der Kaimauer.

Als letzte Amtshandlung erklimmen wir am Nachmittag im beginnenden Nieselregen den am Ortsrand gelegenen Bakenberg auf dem sich in früheren Zeiten ein namensgebendes Seezeichen befand.

22sm



Dienstag, 1.8.2023: Hafentag

Wir schlafen aus und beschließen wegen des aufkommenden Starkwinds aus Westen, einen Hafentag einzulegen. Die hier am östlichen Ende der Hagenschen Wiek auflaufenden Wellenberge beeindrucken uns. Wie wir später sehen, bietet sich uns ein wilderes Bild als draußen auf dem Bodden. Denn die Hafenausfahrt bekommt, wie in einer Düse, durch den angrenzenden Großen Zickerberg ein Quäntchen mehr Wind ab. Aber davon wissen wir noch nichts und so wandern wir gegen 10 Uhr los nach Großzicker, besuchen die kleine Dorfkirche, laufen zum Baden hinüber auf die Ostseite des Mönchgutes und weiter am Strand hinunter nach Thiessow.

Am Hafen wird gerade mit überraschendem Gewimmel Markttag gehalten. Unzählige Stände, die über Original-Rügensouvenirs, Thüringer Bratwurst bis zur Holzduftkugel alles anbieten, muntern den von Schlechtwetter und Parkplatzsuche gebeutelten Urlauber wieder auf. Auch unsere Herzen schlagen höher, als wir jeder ein Riesenstück saftigen Pflaumenkuchen und einen Pott Kaffee in den Händen halten. Eine große Tüte Räucherfisch kommt ebenfalls mit auf den Heimweg, den wir mit Mühe und Not hinter uns bringen und hernach ermattet in die Kojen zu sinken.

Am Nachmittag finden wir uns zum langen Palaver beim Hafenmeister ein. Wir erhalten aus erster Hand Informationen, wie es um die schwierige Zukunft der deutschen Traditionssegler aussieht. Auf der Bank hinter seiner Baude beschließen wir den anstrengenden Tag mit einem 1a gekühltem Bierchen und genießen die Abendstimmung auf dem Greifswalder Bodden. Ein schönes Plätzchen haben wir in Gager gefunden und danken allen, die uns hergelotst haben!

0sm

Mittwoch, 2.8.2023: Gager – Sassnitz

Morgens laufen wir kurz zum Hochufer am Zickerberg hinauf um nach dem Wind zu schnuppern und die Brandung zu beurteilen: es wird langsam besser!

Gegen 13:30 Uhr geht es los Richtung Sassnitz, wir kommen gut durch die aus SW anlaufenden Wellen aus dem Hafen hinaus und sind schnell um das Südperd herum. Danach lässt uns der Wind jedoch hängen und mit nur noch 2 kn treiben wir am Nordperd vorbei. Die restlichen 8 sm muss der Motor ran, um 18:30 Uhr belegen wir die Festmacher im Sassnitzer Hafen.

23 sm, 8 sm unter Motor

Donnerstag, 3.8.2023: Hafentag

Da auf der Ostsee erneut Starkwind und Regen aufzieht, ist uns wieder ein Hafentag beschert. Die Temperatur sinkt unter 20°C. Wir sehen uns den Museumstrawler im Hafen an und erhalten eine beeindruckende Führung. Alle Fragen werden ausgiebig beantwortet: Wie der große Diesel angeworfen wird, wie das Umtrimmen der Ballasttanks funktioniert, was der Smutje auf dem Speiseplan hatte, warum das Klo ein Fenster hat ... solange bis an der Gangway die nächsten Besucher mit den Füßen scharren.

Die Wetterprognose für den nächsten Tag hebt die Stimmung: Der Wind soll etwas abnehmen, aber weiterhin aus WSW kommen. Somit bestünde für uns die Möglichkeit, die 60sm von Sassnitz zum Falsterbokanal am Eingang des Öresund an der Südwest-Ecke Schwedens zu meistern, denn unser Törnplan ist, wenn es bei den vorherrschenden Westwinden in dieser Saison bleiben sollte, von dort in kleineren Etappen in die Inselwelt zwischen Møn und Falster aufzubrechen.

0sm

Freitag, 4.8.2023: Sassnitz – Neuhof

Wir stehen um 5 Uhr auf und verlassen 6 Uhr den Sassnitzer Hafen. In der Windabdeckung entlang der Kreidefelsen ist alles wunderbar: 4-5 bft Wind aus NW und ein stimmungsvoller Morgenhimmel mit aufgelockerten Wolkenfeldern begrüßt die hoffnungsvollen Seefahrer.

Aber je weiter wir um die Kreidefelsen herum segeln, nehmen Wind und Welle zu. Die Wellenfronten kommen uns nun mit langem Anlaufweg über die freie See entgegen und treffen uns im ungünstigen Winkel von 45° an Backbord. Auf unserem Wunschkurs kommen wir nur mit kräftigem Gegensteuern voran und haben im Mittel, trotz des für uns eigentlichen vorteilhaften Windes, gerade noch 3 kn im Log. Die Prognose für die Ankunftszeit liegt bei Mitternacht.

Wir spielen durch, welche Alternativen uns bleiben: wenn wir abfielen, um günstiger zu den Wellenfronten Richtung Schweden voranzukommen, hieße das, den Kurs Nord-Ost Richtung Ystad zu legen, aber so weit nach Osten wollen wir wegen der unklaren Rückreise nicht. Auch Bornholm, was heute sicher gut möglich ist, wollen wir aus gleichem Grund nicht anlaufen, außerdem hatten wir uns das letzte Jahr unter den denselben Bedingungen schon gegönnt.

Wir überlegen nach Kloster auf Hiddensee auszuweichen, dass hieße aber, noch lange auf diesem Kurs weiterzusegeln, bis wir den Kursanlieger machen könnten, selbst das näher liegende Glowe ist unrealistisch.

So machen wir also zum zweiten Mal einen Dreher um 180°, aber nun mit größerer Auswirkung auf unseren weiteren Törn. Denn jetzt müssen wir auch das in den Wetterprognosen angekündigte, mehrtägige Sturmtief über der Ostsee in unserer Planung berücksichtigen. Um einen sicheren und auch für uns interessanten Hafen zu erreichen, bleiben uns nur dieser und der nächste Tag; Sassnitz haben wir bereits ausgekundschaftet, wieder nach Gager fand ich sehr verlockend, aber Henning hatte die gute Idee, Stralsund einen Besuch abzustatten!

Das wäre zwar fast so weit wie unser Wunschhafen in Schweden, aber wir werden unter Landabdeckung und den ersten Teil der Strecke mit den Wellen laufend, bessere Segelbedingungen haben und uns endlich die verlockende Hansestadt ansehen können, an der wir bisher immer nur vorbei gesegelt waren. Außerdem ist von hier aus über Hiddensee noch ein zweiter Versuch nach Dänemark möglich. Gesagt getan! Ein Unterschied wie Tag und Nacht! Sehr komfortabel segeln wir an Sassnitz, an der Prorer Wiek, an Nord- und Südperd vorbei in den Greifswalder Bodden hinein. Hier weht es uns dann wieder heftiger an und wir müssen auf langen Schlägen zwischen Rügen und Festland aufkreuzen, aber es ist nichts im Vergleich mit dem, was wir in den Morgenstunden erlebt haben.

Mitten auf dem Greifswalder Bodden steigt die tags zuvor arglos mit einem Update versorgte Navionix-App aus und verlangt eine Internetverbindung. Zum Glück haben wir die NV-App in Reserve und segeln mit ihr weiter.

Bis nach Stahlbrode am Beginn des Stralsunder Fahrwassers nimmt nun die Wellenhöhe weiter ab und der Wind reicht am Ende gerade noch für die Einfahrt in den schönen Naturhafen NeuhoF. Um 18:30 Uhr belegen wir die Festmacher und nach einem erlösenden Abendmahl vom örtlichen Grill verholen wir uns zeitig in die Kojen.

59 sm

Samstag, 5.8.2023: NeuhoF – Stralsund

Zur Öffnung der Stralsunder Klappbrücke um 8:30 Uhr an einem fast wieder windstillen Morgen motoren wir die kurze Strecke hinüber und suchen uns danach im Stadthafen eine weit hinten liegende Box, die uns Schutz vor dem aufkommenden Sturm bieten wird.

Nach dem Aufklaren ziehen wir los auf eine erste Stipvisite in die wunderschöne Altstadt, am Abend frittierte Sprotten vom Fischkutter nebenan und zum Schluss auf einen Absacker in die kleine Hafenbar auf dem Gorch-Fock-Kai.

Der entspannte Ambient-Electronic-Sound der Frau am Tresen lässt uns in der werdenden Nacht mitsamt der Kneipe, ihrem seltsamen Mobiliar, den verblichenen Fenstern auf der kleinen

Kaischolle ins Meer driften. Wir merken, dass uns die Ostsee ein Schnippchen geschlagen hat!

4,9 sm unter Motor

Sonntag, 6.8.2023: Stralsund Hafentag 1

Möglichst lange Ausschlafen. Um 11:45 Uhr sind wir in der Marienkirche und finden unser Plätzchen im gut besuchten Orgelkonzert. Der Organist gibt eine kleine Einführung neben der Kanzel, steigt dann die Treppen zur hohen Orgelempore hinauf und lässt uns eine Stunde lang die Zeit vergessen. Zum langen Applaus öffnet sich oben ein kleines Fensterchen und man sieht ihn noch einmal lächelnd, sich knapp vor dem Publikum verneigen.

Auch wir erklimmen nun die Treppen hoch auf den Kirchturm und auf den letzten Absätzen unterhalb der Aussichtsplattform kündigt uns das Knacken im Gebälk bereits die ersten Sturmausläufer an. Oben ist die windige Aussicht auf Stadt und Hafen grandios! Trotz beginnenden Regenwetters können wir nach Hiddensee und weit nach Rügen hinüber blicken.

Die Rügen vorgelagerte Insel Dänholm scheint uns von hier aus nicht zu weit und wir beschließen zu Fuß zum dortigen Nautineum und Marinemuseum als nächstem Tagesordnungspunkt aufzubrechen.

Mit dem einsetzenden Regen haben wir gerechnet, aber nicht damit, dass es noch kälter werden könnte. Leider ist das Nautineum geschlossen und wir beginnen mit dem Rundgang durch das Marinemuseum. Trotz einiger technischer Details und manchem interessantem Ausstellungsstück, stapfen wir durch eine Sammlung Militaria zu der wir keinen Bezug finden und nach Erreichen der oberen Etage, zwischen den vielen alten Uniformstücken langsam das Interesse verlieren.

Wir schlendern zurück in die Altstadt und kommen etwas klamm und geschafft in der Hafenbar an. Mit einem Bierchen in der Rechten und dem Smartphone in der Linken gehen wir unsere Wetter-Apps durch und kommentieren abwechselnd mit „O-ha“ und „Ohaua-ha“ die uns vorausgesagten Wetterunbilden.

Gegen 20 Uhr sind wir im Boot, belegen ein paar Käsebröte und bekommen die ersten Sturmböen in den Mast. Aber die Leinen sind gut belegt, Ruckdämpfer und Fender tun das ihre und die Festmacher der Boote um uns herum machen auch einen guten Eindruck. Hier hinten im Hafen ist wenig Welle und wir legen uns fast sorglos in die Kojen.

Gegen 23:30 Uhr weckt mich Henning, weil ihn das Schlagen und Knattern der Kuchenbude beunruhigt. Damit sie uns erhalten bleibt, tauschen wir sie gegen die stabilere Zeltplane aus. Dann igeln wir uns wieder in die Schlafsäcke ein und lauschen dem alten Lied pfeifender Wanten und an die Alumasten schlagender Falle. Unser Folkeboot schaukelt gemütlich hin und her und wir schlafen die erste Sturmnacht sogar einigermaßen gut durch.

0 sm

Fortsetzung folgt in der Folkenews 1/2025

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2024

der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V. durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

am Samstag, den 23.11.2024
Beginn 14:00 Uhr

DLRG Lübeck e.V.
Hauptweg 2
23568 Lübeck

Achtung Anfahrt beachten:
Aus Lübeck kommend, direkt vor dem
mautpflichtigen Tunnel abfahren

Programm

14:00 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung

19:00 Uhr Abendessen (Hanseatisches Buffet bzw. veg. Alternative)
Zum Abendessen (Kosten übernimmt die DFV)
wird um Anmeldung bis zum 10.11.2024 gebeten
unter:
info@folkeboot.de

Tagesordnung

1 Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden

- 1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 1.2 Annahme der Tagesordnung durch die Versammlung
- 1.3 Wahl des/r Protokollführers/in
- 1.4 Gedenken verstorbener Mitglieder
- 1.5 Ehrung der Mitglieder mit langjährigen Mitgliedschaften

2 Bericht des Vorstandes

- 2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden
Konstantin Behnisch
- 2.2 Bericht des 2. Vorsitzenden
Heiner Fahnenstich
- 2.3 Bericht des Sportwartes
Sönke Durst
- 2.4 Bericht des Technischen Obmanns
Thomas Lyssowski
- 2.5 Bericht des Fahrtenobmanns
Jan Hinnerk Alberti
- 2.6 Bericht des Pressewarts / entfällt
- 2.7 Bericht des WEB-Administrators
Felix Gäde
- 2.8 Bericht des Kassenwarts
Hans-Joachim Meyer

3 Bericht der Kassenprüfer

Gerd Michels und Nils Hansen

4 Entlastung des Kassenwartes Vorstandes

5 Wahlen

- 5.1 Wahl des 2. Vorsitzenden (Bestätigung)
- 5.2 Wahl des Pressewarts
- 5.3 Wahl des Technik Obmann (Bestätigung)
- 5.4 Wahl des Web Administrator (Bestätigung)
- 5.5 Wahl des 1. Kassenprüfers (Bestätigung)

6 Verleihung des Fahrtenpreises

7 Satzungsänderungen

Vorwort Seite 3:
„Soweit aus Gründen der besseren Lesbarkeit in dieser Satzung überwiegend männliche Sprachformen verwendet werden, gelten diese jedoch für alle Geschlechter. Auf Mehrfachnennungen wird verzichtet.“

§3 Zweck

(5) Die Vereinigung wahrt parteipolitische Neutralität. Sie räumt den Angehörigen aller Völker und Rassen gleiche Rechte ein und vertritt den Grundsatz religiöser und weltanschaulicher Toleranz.



(6) Die DFV verurteilt jede Form von sexualisierter Belästigung, Gewalt und Missbrauch und tritt durch Erarbeiten und Ergreifen geeigneter Maßnahmen für einen gewaltfreien Segelsport ein.

§4 Mitglieder/Datenschutz

Zu 4. Im Rahmen der Mitgliederverwaltung werden von den Mitgliedern folgende Daten erhoben: Name, Vorname, Anschrift, E-Mail-Adresse, Telefonnummer, Geburtsdatum, Vereinszugehörigkeit, Bootsdaten und Kontoverbindung. Diese Daten werden im Rahmen der Mitgliedschaft verarbeitet und gespeichert. Diese Daten, außer Geburtsdatum und Kontoverbindung, werden an die örtlichen Folkebootflotten weitergegeben. **Die DFV veröffentlicht Daten seiner Mitglieder auf der Homepage nur, wenn die Mitgliederversammlung einen entsprechenden Beschluss gefasst hat und das Mitglied nicht widersprochen zugestimmt hat.**

§8 Organe der Vereinigung

(2) Vertreten wird die Vereinigung durch den Vorsitzenden, den stellvertretenden Vorsitzenden oder den Kassenwart / Geschäftsführer jeweils allein.

§13 Regionalflotten

(3) Die Regionalflotten sind rechtlich unselbständige Untergliederungen der DFV. Der DFV Vorstand kann die Gründung und Schließung von Regionalflotten beschließen.

8 Anträge von Mitgliedern

9 Terminplanung der JHV 2025

10 Vorstellung des Organisationsteams der IDM 2025 der Niendorfer Segelvereine

11 Haushaltsbeschlussfassung

12 Verschiedenes

Ende der Versammlung ca. 18:00 Uhr



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 Bargteheide
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 Fahrtensegeln

Jan H. Alberti
Twedter Strandweg 5d, 24944 Flensburg
Telefon: +49 170 2865496
fahrtensegeln@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 Tettnang
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 Regenhart
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 (Müritzt)
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.kdyjunior.de

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

Deutsche Post 
PRESSEPOST

