

## **Der Bodensee – wirklich ein Schwachwind-Revier?**

**Neuer Anlauf zum Goldpokal**

**Folkeboot SAGA – die Restaurationsschmiede**

**Eine Reise in die Vergangenheit**



## Aktuelles Bericht aus der Berliner Flotte

Wir hatten einen guten Segelsommer.

Es ist viel gesegelt worden. Die Regattasegler unter uns konnten immerhin noch 5 Ranglistenregatten in Berlin segeln. 38 Berliner Segler haben daran teilgenommen. Zu den Eifrigsten gehörten mit 4 gewerteten Regatten: Andreas Blank, knapp vor Andreas Haubold, gefolgt von Lars Kiewning, Thomas Metzting, Dmitri Rempen und Achim Poppe. Von diesen waren bei der IDM am Bodensee: Thomas Metzting als Vorschoter, Andreas Haubold, Andreas Blank – jeweils mit Crew.

Besonderen Einsatz hat Hans-Herrmann Rüggesiek gezeigt. Er ist von der IDM in Konstanz über Nacht die 750 km nach Berlin gefahren, um am nächsten Morgen beim Berolina Cup beim SVSt zu starten!

Besonderen Einsatz haben auch Klaus Krüger, Reinhard Zübner-Baake, Gunnar Zarbock gezeigt, die zu vier Regatten mit der F GER 340 jedes Mal auf dem Wasserweg von Tegel an den Wannsee gekommen sind.

Im November wurde Martina Klemmt zur Obfrau gewählt. Gabriele Nawroth hatte sich nicht wieder zur Wahl gestellt. Herzlichen Dank an Gabi, für die in den letzten zwei Jahren geleistete Arbeit.

Die beim traditionellen Schotten Essen/Flotte(n) Gans anwesenden besten Berliner Folkebootsegler bekamen im festlichen Rahmen des Saales des Verein Seglerhaus am Wannsee je einen Schokoweihnachtsmann überreicht. Mit dem Newcomer-Preis haben wir Konstantin Benisch mit seiner Crew geehrt. Ausschlaggebend war sein Sieg beim Berolina Cup, den er zu zweit(!) mit seiner Frau errang. Er war zwar schon in den Top 10 vertreten, doch dies war sein erster Sieg bei den Folkebooten. Herzlichen Glückwunsch – weiter so!

Rolling Home war wieder die Regatta mit den meisten Teilnehmern (43). Das Feld war hochkarätig und mit zwei britischen und acht dänischen Teilnehmern auch international. Erstaunlich war, dass selbst die „Profis“ nicht ohne Schaden davonkamen. So war es leider zweifelslos auch die Regatta mit den meisten Schäden in 2021. Nur eine Crew war fair genug, nach einer schweren Kollision am Start aufzugeben. Die anderen fuhren einen „Kringel“ und weiter gings. Das sollten wir nächstes Jahr mit mehr Respekt gegenüber Mensch und Material hinbekommen. Und falls nicht, sollten die auf der Bahn gezogenen roten Flaggen auch über die Ziellinie und zur Protestverhandlung getragen werden. Dann entscheidet die Jury, ob eine Strafdrehung angesichts ernsthafter Schäden ausreichend ist.

Martina Klemmt, Flotten-Obfrau Berlin

## Inhalt dieser Ausgabe

### Editorial

Aktuelles .....	02
Editorial .....	03
Neue Mitglieder .....	03

### Technik & Sicherheit

Als Badegast am Goldpokal .....	04
Vorliekkurve am Großsegel und Mastbiegung .....	06

### Flottentalk

Neuer Flottenchef an der Flensburger Förde .....	08
Eine Reise in die Vergangenheit .....	10

### Sport

Die IDM 2021 in Konstanz .....	14
Das Goldene Waffeleisen am Mönhensee .....	16
Neuer Anlauf zum Goldpokal .....	18
Gold Cup Gewinner 1963-2021 .....	19

### Aftersail

Folkeboot SAGA – Die Restaurationsschmiede .....	22
--	----

### Fahrten

Schwachwindrevier Bodensee .....	24
----------------------------------	----

### Verein

Impressum .....	02
Der Vorstand und die Flottenkapitäne .....	27

### folkenews

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

**Herausgeber:** Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V., [www.folkeboot.de](http://www.folkeboot.de)

**Layout & Druck:** Mussack Unternehmung GmbH, Hauptstr. 97, 25899 Niebüll, Tel. 046 61/9 00 17-0, [www.mussack.net](http://www.mussack.net)

**Bezugskosten:** Im Mitgliederbeitrag enthalten, für Nichtmitglieder ist der Einzelpreis €7,50 plus Versand

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.03.2022

Mit Namen gekennzeichnete Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung der Deutschen Folkeboot Vereinigung oder ihrer Redaktion aus. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keinerlei Haftung. Kürzungen von redaktionellen Einsendungen sind ausdrücklich vorbehalten. Der Nachdruck aller Textbeiträge ist nach Rücksprache mit der Redaktion und unter Angabe der Quelle gestattet.

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

## Liebe Folkebootseglerinnen, Liebe Folkebootsegler,



und schon wieder durchkreuzt die Corona-Pandemie unsere Planungen in der Folkebootvereinigung!

Mitte November haben sich die Mitglieder des Vorstandes dazu entschlossen, aufgrund der aktuellen Infektionslage die für den 20.11.2021 geplante Jahreshauptversammlung in Travemünde zu verschieben. Uns war es nach der kontaktarmen Zeit der vergangenen Monate sehr wichtig, die JHV als Präsenzveranstaltung durchzuführen. Auch wenn die aktuelle Gesetzeslage eine Versammlung zugelassen hätte, waren wir uns im Vorstand einig, dass wir dieses Risiko nicht verantworten wollten und haben die JHV daher auf den Anfang des nächsten Jahres verschoben. Wir werden zu dieser JHV gesondert einladen, hoffentlich zu einem Präsenztermin im März 2022. Sollte sich

die epidemische Lage bis dahin nicht erheblich verbessert haben, werden wir die JHV wieder als Videokonferenz durchführen.

Daher ist es rückblickend und in Anbetracht der aktuellen Infektionslage umso erfreulicher, dass wir eine so gelungene IDM im September in Konstanz erleben durften. Mein herzlicher Dank geht auch an dieser Stelle nochmals an den durchführenden Verein, den Konstanzer Yacht Club, die vielen ehrenamtlichen Helfer, sowie stellvertretend für alle an unseren Folkebootfreund Rolf Huber, F GER 602, der die gesamte Organisation geleitet hat.

Es war sehr schön in Konstanz, das Ambiente war super, das Wetter spielte mit, der Wind ließ acht Wettfahrten zu und so blicken wir auf eine sehr gelungene Veranstaltung zurück.

Wir konnten auch einige Schlachtenbummler begrüßen, wobei mich die Anwesenheit von zwei Folkebootfreunden, Peter Hahn und Christian Blenckner, die nun schon seit über 50 Jahren Mitglied in der DFV sind, persönlich gefreut hat.

Dem neuen Deutschen Meister Walther Furthmann mit seiner Crew Hans Christian Mrowka und

Wolfgang Heck vom Strander Yacht Club, die souverän mal wieder den Titel gewonnen haben, auch an dieser Stelle nochmals herzlichen Glückwunsch!

Für die nächste Segelsaison bin ich verhalten optimistischer, sagen doch die Epidemiologen ein Abklingen der Epidemie im Frühjahr voraus. Mit dem Goldpokal, und der IDM stehen im nächsten Jahr wieder zwei tolle Events an. Im Juni findet der Goldpokal während der Kieler Woche statt und im Juli segeln wir unsere IDM während der Travemünder Woche aus. Zwei Reviere auf der Ostsee die das Herz des Folkebootseglers höher schlagen lassen.

Der Vorstand der DFV ist dabei, gemeinsam mit den ausrichtenden Vereinen und den Flotten ein attraktives Rahmenprogramm auf die Beine zu stellen. Zwei attraktive Veranstaltungen, die ihr schon mal in Euren Kalendern vormerken solltet.

Euch allen und Euren Familien wünsche ich ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2022. Bleibt gesund und optimistisch!

Euer 1. Vorsitzender

**Dr. Jürgen Breitenbach**

## Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Hans Christian Mrowka  
Oliver Berger  
Stefan Rekaso  
Christian Hornhardt

Eigner F GER-777  
Eigner F GER-423 Digga  
Eigner F GER-636 Anni

JLRV Flotte Kiel  
BYC Flotte Berlin  
WSB 1919 Flotte Essen



# Als Badegast am Goldpokal

von Norbert Schlöbhm

**Anno 2007 wurde in Kerteminde um den Goldpokal gesegelt. Wie so oft in den letzten Jahren war ich dabei als Mitsegler zugange, diesmal mit Christian Wedemeyer (F GER-926 Nonsuch) und Kay Louwien. Viele Erinnerungen an die Veranstaltung sind inzwischen verschütt gegangen, aber diese Einzelheit habe ich noch gut im Kopf:**

Es war bedeckt, und es wehte mit 3-4 Windstärken. Es ging also flott voran. Die Startkreuz lag gerade hinter uns und wir hatten mit Rauschefahrt die Tonnen 1 und 1A passiert. Ich hockte auf dem Vorschiff und war bereit, den Ausbäumer einzupicken.

Warum auch immer – ich verlor den Halt und fiel knapp am Want vorbei langsam nach Luv ins Wasser. Dabei muss ich eine filmreife Drehung gemacht haben, denn ich hatte anschließend die linke Hand am Wantenspanner und in der rechten den Ausbäumer. Jetzt kam Leben ins Cockpit: Kay begab sich aufs Seitendeck und nahm mir den Ausbäumer ab („Den brauchen wir noch!“). Christian fuhr einfach weiter geradeaus Richtung Lee-Tonne, was bei diesen Bedingungen wohl 5-6 Knoten waren – und blieben, obwohl ich ja wie ein nasser Sack im Windkanal an Steuerbord etwas bremste.

Mein Versuch, durch eine Linksdrehung auch mit der rechten Hand an das Want zu kommen, scheiterte: Quer bremst es noch mehr! Immerhin bemühten sich die beiden an Bord Verbliebenen, „Lage zu machen“, also nach Steuerbord zu krängen. Des Weiteren langte Kay jetzt beherzt hin: Er drehte mich so um, dass ich nun schon mal mit dem Bauch gegen die Bordwand lag und mich mit rechts (ich bin Rechtshänder) am Want festhalten konnte. Schon besser! Für die linke Hand kam nun immerhin schon der Handläufer auf dem Kajütdach in Reichweite. Um meine untere Leibeshälfte schäumte weiterhin die Ostsee. Aber nicht mehr lange, denn Kay griff mir jetzt sonstwohin, und flugs lag mein linkes Bein auf dem Seitendeck. Das rechte musste wegen Platzmangel noch einen Moment draußen bleiben, aber wenn man langsam nach achtern robbt, dann kommt man bald im Cockpit an (linke Hand am Stb.-Handläufer). Die beiden anderen können diese Kriecherei unterstützen, indem sie zur anderen Seite krängen.

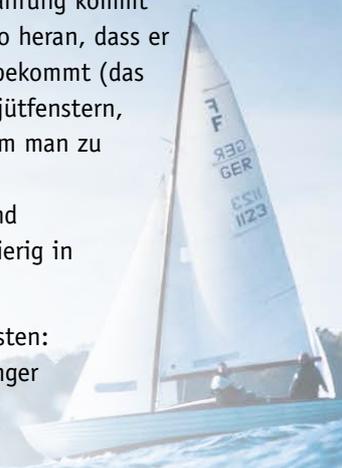
Nach kurzem Durchatmen konnte endlich ausgebaumt werden, denn die ganze Aktion hatte wohl kaum 10 Minuten gedauert. In meiner linken Hand konnte man sich den Abdruck des Wantenspanners einschließlich Gewinde ansehen. Schlimmer war es, dass ich „untenrum“ nass war.

Wir entschieden uns zum Weitersegeln...

Natürlich passiert so etwas nicht zum Ende einer Wettfahrt, sondern gleich zu Anfang. Und natürlich gefiel es der Wettfahrtleitung an diesem Tag, auch noch eine weitere Wettfahrt anzuschließen. Bei mir hatte also das Wasser von unten ausreichend Zeit, langsam innerhalb des Ölzeugs bis an den Hals hochzukriechen. Auch genügsame Zeitgenossen haben dann – Stunden später – nur noch eines im Kopf. Genau: Duschen und trockene Klamotten!

## Was ist die Moral von der Geschichte?

1. Beim Ausbäumen immer mal nachzählen, ob noch alle an Deck sind.
2. Nicht jeder hat so viel Glück, dass er das Want erwischt. Aber mit etwas Geschick und Erfahrung kommt man an einen „Freischwimmer“ so heran, dass er das Boot an der Seite zu fassen bekommt (das geringste Freibord ist bei den Kajütfenstern, man kann noch nachhelfen, indem man zu seiner Seite krängt). Den Rest des Anbordkrabbelns und -hievens habe ich nicht als schwierig in Erinnerung.
3. Die Handläufer sind keine Zierleisten: Es ist schon wichtig, dass die Dinger nicht nur das Gewicht von Fendern aushalten.
4. Ich war bei dieser Aktion fast auf den Tag genau sechzig Jahre alt. Jüngere Kadetten hätten alles etwas geschmeidiger hinbekommen.
5. Handschuhe haben bei unserer nassen Beschäftigung eine Berechtigung.
6. So lange das Boot raumschots fährt, liegt es ziemlich ruhig. Beigedreht ist das Geruckel eher hinderlich. Es war wohl richtig, dass Christian unbeirrt geradeaus weiter steuerte.



7. Ob man mit jemandem noch stundenlang durch die Gegend schippert, der ganz oder auch nur halb im Wasser gestrampelt hat, das hängt von den Umständen ab: Bei Wettfahrten kann man das machen, auf Tour wird man trockene Klamotten zum Wechseln dabei haben. Mit empfindlichen Naturen wird man besser zusehen, dass man Land gewinnt.

Heutzutage hat man sich daran gewöhnt, dass man keinen Schritt tun kann, ohne dass es jemand filmt. Das war 2007 noch nicht so. Schade, denn ich hätte mir meinen Purzelbaum gern mit einem Glas Bier in der noch zitternden rechten Hand angesehen.

Auch wenn sich meine Schilderung liest wie „das ist doch alles nicht so schlimm“, ich wünsche allen jederzeit:

**Bleibt im Boot, besser isst!**



## Vorliekkurve am Großsegel und Mastbiegung

von Thomas Lysewski, Technik Obmann, F GER-316 LORD JIM

Ich hatte in den letzten FolkeNews über die Mastbiegung berichtet. Die Mastbiegung vom Folkeboot aus Holz oder Alu ist für die Auswahl der Segel von Bedeutung.

Der Segelmacher Eures Vertrauens benötigt diese Mastbiegekurve, damit die konkave Vorliekkurve entsprechend beim Großsegel (ca. 18 m<sup>2</sup>) ausgeführt wird. Die Vorliekkurve wird am Großsegel (z.B. ausgebreitet auf dem Steg) bestimmt, indem ein Lot vom Kopf (Head) bis zum Hals (Tack) gezogen wird und

dann die konkave Kurve („Bombierung“) entsprechend alle 50 cm gemessen. Im Weiteren bestimmt die Vorliekkurve die Tiefe vom Segel, also den Bauch.

Der Segelmacher nennt die Vorliekkurve auch den Vorliekstrag. Siehe Skizze vom Großsegel mit der blauen Hilfslinie als „Lot“.

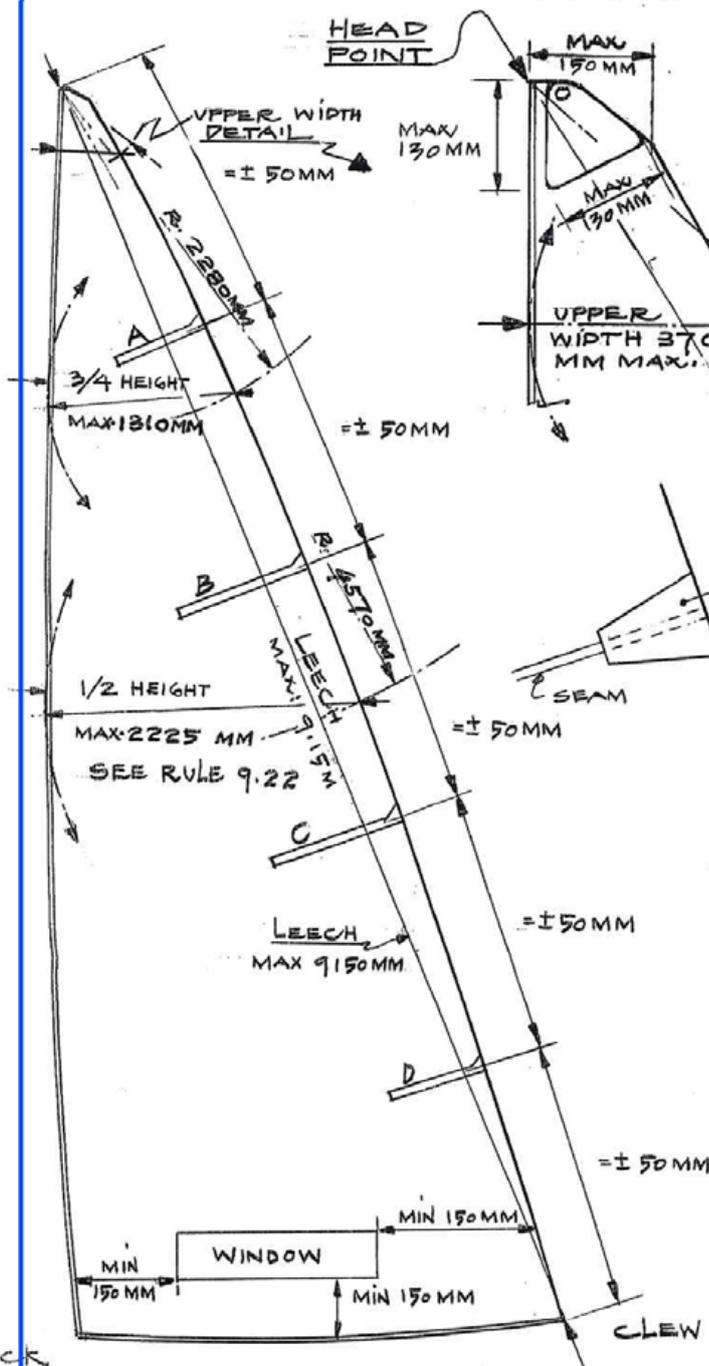
Beim Vorsegel, also unseren kleinen Fock von ca. 6 m<sup>2</sup> ist, wenn, nur ein sehr kleiner Vorliekstrag enthalten.

Die Jumpstagen werden so eingestellt, dass der Mast unter allen Windbedingungen eine harmonische Biegung aufweist.

Sollte sich im Bereich der Jumpstagen/Saling eine „Diagonale Falte“ im Segel in Richtung der Großschot ziehen, so sind die Jumstagen zu lose (oder die Vorliekkurve vom Großsegel zu klein (s. Bild)).



- MAINSAIL -



**HEAD & HEADBOARD**

THE SHAPE OF THE HEADBOARD MAY VARY. REINFORCEMENT & STIFFENING OPTIONAL.

**BATTEN POCKETS**

№: 4  
 LENGTH: A MAX. 800 MM  
 B & C MAX. 1050 MM  
 D MAX. 800 MM  
 REINFORCEMENT PATCHES AT INNER POCKET ENDS OPTIONAL -  
 MAY BE OUT OF SELF-ADHESIVE CLOTH.  
 BATTEN POCKETS FROM LEACH TO OUTSIDE OF INNER END.

**FLUTTER PATCHES**

OPTIONAL SIZE - MAY BE SELF ADHESIVE CLOTH.

**LETTERS & NUMBERS**

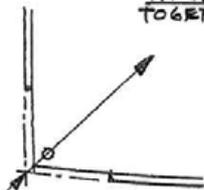
HEIGHT MIN: 300 MM  
 WIDTH MIN: 200 MM EXCLUDING 1  
 THICKNESS MIN: 40 MAX 50 MM  
 SPACING MIN: 60 MM

SAIL MAX: 1 CLOTH - WOVEN  
 MIN. WEIGHT 250 g/M<sup>2</sup>  
 MAX. " 309 g/M<sup>2</sup>

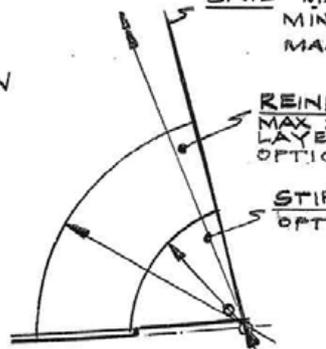
REINFORCEMENT MAX 2 ADDITIONAL LAYERS CLOTH OPTIONAL

STIFFENING OPTIONAL

WINDOW MAX. 2 AND TOGETHER MAX TOTAL AREA 0,28 M<sup>2</sup>



TACK



CLEW POINT

CHAFING PATCH - SIZE OPTIONAL - MAY BE SELF ADHESIVE CLOTH.

SAILMAKERS MARK MAX: 150x150 MM & WITHIN 0,51 M FROM THE TACK.

**NORDIC FOLKBOAT**

SAIL MEASUREMENT DIAGRAM  
 NO SCALE 18.7.94 G.O.A.H.  
 DRG. B " 23.02.07  
 " 21.10.98  
 ALTERED 27.8.96

UPPER WIDTH ADDED 23.02.07

# Neuer Flottenchef an der Flensburger Förde

von Jan Hinnerk Alberti, F GER 1100 BLY VIOL und Mark Luther, SURPRISE

Liebe Flensburger Folkeboot-Freunde,

seit dem Frühjahr 2013 habe ich mich in Flensburg als Flottenobmann um die Folkeboote gekümmert. Eine dankbare Aufgabe! Ich durfte viele hilfsbereite, begeisterte Segler in dieser Bootsklasse kennenlernen, viele wertvolle Erfahrungen sammeln und interessante Veranstaltungen mitorganisieren.

Die Mittwochsregatten auf der Flensburger Innenförde, die Pokalregatten und die Wintertreffen der Förde-Folkies – z.B. bei Robbe und Berking – waren fast in jedem Jahr ein fester Bestandteil unserer Saison. Ein Höhepunkt war sicherlich die Durchführung der IDDM 2018, der ersten gemeinsamen Meisterschaft der deutschen und dänischen Folkebootsegler seit Bestehen der Bootsklasse. Auch an das Regatta-Training mit Per Jørgensen und an unser Taktik-Seminar mit der Ylva-Crew aus Kiel erinnere ich mich sehr gerne zurück.

Auch für das Fahrtensegeln durfte ich mich engagieren. Zum 75-jährigen Bestehen der Bootsklasse gab es ein denkwürdiges Folkeboot-Treffen mit Gästen aus anderen Klassen an der

Flensburger Förde. Die Sternfahrten nach Schleimünde habe ich gerne weitergeführt und regelmäßig beworben. In einem Wintertreffen haben wir uns mit Seekarten und Navigation beschäftigt. Seit der Saison 2020 vergibt die Deutsche Folkeboot-Vereinigung außerdem einen Fahrtenpreis, den ich mit ins Leben rufen durfte.

Ich möchte mich bei Euch allen, insbesondere den Seglern an der Förde, aber auch an all den anderen Weggefährten der vergangenen acht Jahre vielmals bedanken. Ich durfte viel Zuspruch und viel positives Feedback entgegennehmen und ohne die Unterstützung aus der Flotte und aus der Folkeboot-Segler-Gemeinschaft wären all diese Erinnerungen wohl eher blass und farblos. Nun möchte ich mein Amt als Flottenobmann niederlegen. Ich bleibe Euch aber an der Flensburger Förde als Folkeboot-Segler erhalten und werde mich auch in Zukunft für das Folkeboot einsetzen und stark machen, wo es mir möglich ist.

Wir sehen uns auf dem Wasser! Es grüßt Euch

**Jan Hinnerk Alberti**



## Moin liebe Folkeboot-Seglerinnen und Segler,

ich möchte mich bei Euch kurz vorstellen:

Mein Name ist Mark Luther und ich bin leidenschaftlicher Folkeboot-Segler an der Flensburger Förde.

Da ich mittlerweile 47 Jahre jung bin, hier in Kurzform mein seglerischer „Lebenslauf“: Von 0-22 Jahre bin ich auf einem Backdecker (Amethyst) auf dem Wasser aufgewachsen – im Detail auf der Trave und Lübecker Bucht Opti gesegelt und habe somit, seit ich denken kann, etwas Salzwasser im Blut.

In meiner Jugend habe ich Folkeboote immer aufgrund der tollen Linien, Segeleigenschaften und natürlich aufgrund der coolen Segler auf diesem Boot sehr bewundert!

Durch berufliche Veränderungen zog es mich dann landeinwärts und damit einhergehend kam es zu einer Segelabstinenz. Bis ich mit rund 40 Jahren endlich erkannte, dass ein Leben ohne Segeln vielleicht für den ein oder anderen möglich, aber für mich sinnlos ist.

Und so kam es dazu, dass mich endlich ein Folkeboot gefunden hat. Es ist ein GFK Folkeboot aus dem Jahre 1978, das beim Kauf den Namen „Surprise“ hatte und auch immer noch hat, da ich hiermit viele positive Überraschungen erleben konnte und in Zukunft bestimmt noch viele weitere dazu kommen werden.



Seit 2019 habe ich nun wegen einer beruflichen Veränderung die Möglichkeit, im Revier der extrem schönen Flensburger Förde mit der Nähe zur dänischen Südsee zu segeln. Mein Folkeboot liegt im Yachtclub Langballigau an der Flensburger Außenförde.

Über die Gemeinschaft der „Förde-Folkies“ freue ich mich immer wieder, gerade da man immer ein Folkeboot – egal bei welchem Wetter – auf der Förde trifft. Was ich nicht gedacht hätte ist, dass mich das Regattafieber im Folkeboot voll erwischt hat, sodass die Mittwochsabendregatta ein fester Bestandteil der Woche geworden ist.

Meine Begeisterung für die „F“s auf der Flensburger Förde möchte ich gerne mit den restlichen „Folkies“ hier im Norden teilen und freue mich, von Jan Hinnerk Alberti das Ehrenamt des Flottenobmanns zu übernehmen. Als mich Jan Hinnerk zu diesem Thema das erste Mal kontaktiert hat, war ich sofort „Feuer und Flamme“, weil ich gerne den Enthusiasmus für die Folkeboote und die Folke-Gemeinschaft mit Euch zusammen weiterführen und weiter entwickeln möchte.

**Mark Luther**

## Eine Reise in die Vergangenheit

von Hans Boehmer, F G19, STIEGLITZ

Mein Boot „Stieglitz“ F G19 ist eines von 12 Booten, die 1959 auf deutschen Werften für die Ausbildung an der Marineschule Mürwik gebaut wurden.

Ich habe es 2008 gekauft, besser gesagt, seine gebrochenen Spannten, seine aufgeplatzten Planken und die beiden Teile eines gebrochenen Mastes erworben, in der unbestimmbaren Sehnsucht, daraus wieder das Boot zu machen, auf dem ich vor fast 50 Jahren gesegelt bin. Mein Bruder Horst schloss sich an; genauso Jürgen, ein Nachbar und alter Holzbootsegler.

Wir drei waren mächtig stolz, als „Stieglitz“ schließlich nach 8 Jahren Bauzeit über die Toppen geflaggt erneut getauft wurde. Aber wir waren in dieser Zeit auch ein gehöriges Stück älter geworden – zum Segeln fehlte der Crew inzwischen der richtige Biss. Vielleicht sollten wir noch einmal nach Flensburg

in den alten Heimathafen segeln, auf der Flensburger Förde noch einmal das erleben, was ich glaubte, damals erlebt zu haben? – Vielleicht, vielleicht irgendwann einmal!

Im Mai diesen Jahres – es war mein 83. Geburtstag – schenkten mir meine Kinder und Enkelkinder eine Reise nach Flensburg mit dem „Stieglitz“: „Aber wir wollen alle mit!“

Mit Jürgen und Horst waren es immerhin 18 Personen im Alter von 3 bis 83 Jahren, die mitsegeln wollten. Es gab also einiges zu organisieren.

Für die erste Etappe von Kiel nach Kappeln über Damp hatte ich als Besatzung neben mir Jürgen und Nikolaus, meinen 20-jährigen Enkel vorgesehen. Bei W 3-4 verließen wir den Schilkseer Hafen, machten gute Fahrt mit 4,5 kn und rundeten Bülk. Der Wind drehte etwas nach rechts und wir waren bald hoch am Wind mit Böen bis zu 5 bft auf dem Stollergrund, dessen kurze, steile Seen unser altes Boot kräftig durchschüttelten und uns das Salzwasser schmecken ließen.

Der Stollergrund hat bei mir ein Trauma hinterlassen. Es war 1965, Kieler Woche, wir segelten zu viert eine 6,5 KR-Yacht auf der Aal-Regatta. Nach dem Start vor

dem KYC ging es unter Spinnaker bis zum Feuerschiff, dann weiter hoch an den Wind, es briste auf, 5-6 bft. Wir lagen über Backbord-Bug, die Seereeling im Wasser, stehende Peilung zu einer Yacht an Backbord. Sie liegt auf Steuerbord-Bug, sie muss gleich abfallen, wir sehen, wie der Skipper an der Pinne nach Backbord zerrt, sie fällt nicht ab. „Gib einen kleinen Schrick in die Großschot“, wollen wir rufen. Sie fällt nicht ab, ihr Bug kommt auf uns zu, sie fährt auf unser Cockpit rauf, zerbricht den Großbaum, versetzt uns einen großen Schreck. Die Boote trennen sich. Niemand ist verletzt. Glück im Unglück: Kein Wassereintrich. Wir bergen das Großsegel, setzen das Trysegel und sind am Abend nach dem Zieldurchgang stolz darauf, das „ausdauerndste Boot auf der Strecke“ gewesen zu sein.

Dieses mal geht es ohne Dramatik, obwohl: An Backbord taucht ein Minensuchboot auf, es liegt zunächst gestoppt, fährt dann wechselnde Kurse und dann steht die Peilung, Abstand etwa 1 Meile. Wir erkennen 3 schwarze Bälle; und als wir gerade wenden, reklamiert er sein Wegerecht mit 5 mal kurz. – Alles Klar! Kaum ist er achterlicher als querab, dreht er



wieder nach Steuerbord auf uns zu, kommt von achtern auf und überholt uns. Alles safe.

Die See wird, kaum dass wir den Stollergrund verlassen haben, ruhiger, der Wind lässt nach, als wir uns der Küste von Bokniseck nähern. Wir wenden noch einmal und haben nun die großen Bauten von Damp voraus. Inzwischen habe ich gelernt, dass es in solch engen Häfen kein Zeichen von guter Seemannschaft ist, unter Segeln schneidig an die Pier zu fahren. Wir lassen den Außenborder zu Wasser, er springt brav an, wir bergen die Segel und laufen in Damp ein, wo wir zwischen zwei größeren Familienyachten einen guten Liegeplatz finden. Damp ist so, wie wir es erwarten: voller Menschen, die entweder Urlaub machen oder sich von schwerer Krankheit erholen. Aber immerhin, Segler können beim Bäcker Brötchen für das Frühstück vorbestellen, und für die 7 Kinder der Nachbarboote ist die Betonarchitektur belanglos, aber die zahlreichen Krebse, die sie vom Steg aus fangen, haben es ihnen angetan. Jürgen ist von seiner Frau abgeholt worden, er kommt morgen wieder. Ich

freue mich darauf mit meinem herangewachsenen Enkel einen romantischen Seglerabend an Bord zu verbringen. Wir zünden unsere Petroleumleuchte an, haben eine Flasche Wein und die alte Mundharmonika zur Hand. Ich fange an leise zu spielen. Leute bleiben auf dem Steg stehen, die 7 Kinder unserer Nachbarboote sitzen auf ihren Decks, lassen die Barfüße baumeln und hören zu. Es sind meine alten Abendlieder – einschließlich „Guter Mond, Du gehst so stille“, aber keiner singt – auch nur leise – mit. Da wird der stille Abend plötzlich durch „wumm wumm wumm“ unterbrochen, pünktlich um 20.00 Uhr beginnt die Stranddisco von Damp – keine Chance für meine Mundharmonika. Die Kinder sind verschwunden, der Enkel hält sich noch ein wenig auf und verschwindet dann, seinem Jagdinstinkt folgend. Ich lasse die Petroleumleuchte an und krieche in die Koje. Ob ich wohl bei dem Lärm schlafen kann? Ich denke an früher, als wir mit unseren Booten längsseits von Dänischen Fischern in den Häfen lagen. ... Aber was hätten wir für eine solche Disco gegeben! – Nein, Damp ist schon ein toller Hafen, er passt nur so gar nicht zu meiner nostalgischen Stimmung.

Am nächsten Morgen gibt es Coffee to go und die vorbestellten Brötchen. Jürgen ist pünktlich zurück, wir legen ab, ein leichter Westwind schiebt uns aus Damp. Ziel ist Kappeln. Wir machen gute 5kn bei ruhiger See, erreichen bald die Ausfahrt von Olpenitz. Ich war ein paar Jahre nicht hier. Die Hamburger

sollen ganz verrückt nach dieser neuen Ferienhaus-Architektur sein. Ich bin wohl zu alt, um das zu verstehen.

Wir steuern die Einfahrt zur Schlei an, zunächst werden wir noch hoch am Wind anliegen können, aber dann, wenn das Fahrwasser eng wird, müssen wir motoren. Also lassen wir den Motor an und wollen, so lange es geht noch segeln. Aus der Schlei kommen eine Menge Boote, es sieht so aus, als kämen sie herausgeschossen. Wir sind in der Einfahrt.



Wir werden langsamer, wir geben mehr Gas, schließlich Vollgas, die Segel stehen noch, aber die Steine der Uferböschung wandern nur ganz langsam aus bis sie stillstehen. Unser 5-PS-Yamaha dreht für 6 Knoten, aber wir stehen auf der Stelle. Ich hole schnell unsere Schleppleine aus dem Vorschiff, gehe auf die Back, Jürgen hält das Boot mit der Pinne Mitte Fahrwasser.

Die ersten beiden passierenden großen Motorboote, denen ich meine Schleppleine anbiete, winken höflich ab. Dann kommt eine Yacht mit einem jungen Paar an Bord, er zeigt klar, steuert sein Boot an meiner Backbord Seite auf 1 Meter Abstand langsam vorbei. Während ich ihr die Leine übergebe, die sie an einer Heckklampe festmacht. Ich stecke noch ca. 15 Meter Leine, lege sie um den Bugpoller, sodass langsam Zug drauf kommt und belege sie. Wir sind im Schlepp, bergen die Segel und können immer noch nicht fassen, dass wir einen solch starken Strom erlebt haben. 20 Jahre lang bin ich mit meinem Freund Fritz und unserem Soling – ohne Motor – mindestens einmal im Jahr in die Schlei gesegelt. Es gab ab und zu etwas Strom und im Handbuch wird auch vor teilweise starker Strömung gewarnt, aber so? 6 Knoten? Nachdem wir die Abzweigung nach Maasholm passiert haben, lässt der Strom nach, die freundliche junge Frau aus Bremerhaven wirft die Schleppleine los und erhält dafür die Flasche Wein, die in Damp verschont geblieben war.



▶▶ Wir setzen Segel, genießen die Landschaft der Schlei, warten auf die Brücke, stürzen uns mit vielen anderen Booten unter Motor durch das Nadelöhr und erreichen unseren Liegeplatz, den ein Freund für uns reserviert hatte. Auf der Schlei segelten dann zwei Familien Tagestouren. Bei so vielen Seglern musste die Strecke nach Flensburg etwas gestreckt werden.

Am übernächsten Sonnabend legen mein Bruder, mein Sohn Christian und ich ab zur Reise nach Flensburg. Ich sage meinem Sohn, dass er skippern solle, ich will die Reise nur genießen. Der Wind ist leider sehr schwach, wir wollen am Abend in Flensburg sein, also lassen wir zunächst den Motor an und fahren in einem großen Pulk von Booten hinaus auf die Ostsee, Kurs N, parallel zur Küste. Wir setzen die Segel, halber Wind, der

bald zunimmt und uns mit flotter Fahrt am Leuchtturm Falshöft vorbei führt.

Der Turm wurde 1910 gebaut, er war gemeinsam mit den Leuchttürmen Skegnäs und Kalkgrund (früher Feuerschiff Kalkgrund) einer der drei terrestrischen Wegmarken, um den Bredgrund auf dem Wege nach Flensburg oder Sønderborg zu umfahren. Es fahren keine großen Schiffe mehr auf dieser Route, die Segler blicken derweil auf ihr Handy, und selbst der Leuchtturm Kalkgrund nimmt es nicht übel, dass man ihn nicht mehr anpeilt. Seit wir mit GPS gesegnet wurden, ist die Ungewissheit „Wo bin ich?“, die uns früher ständig beunruhigt und beschäftigt hat, vorbei. Die hohe Fertigkeit zu navigieren, wird nicht mehr abgefragt. Ein Landfall zur vorberechneten Zeit löst kein Glücksgefühl mehr aus. Aber enorm ist die Sicherheit auf See gewachsen. Falshöft wurde schon vor 20 Jahren gelöscht. Er steht da als kulturelles Denkmal, bietet einen weiten Blick über die Ostsee und Brautpaare können sich dort trauen lassen.

Tiefblau ist die Ostsee. Im Norden hat sie einen grünen Rand – die Insel Als. Darüber ein heller Himmel mit weißen Kumuluswolken und bis zum Horizont sieht man kleine weiße Dreiecke: geschäftige Segler auf dem Weg von einer vollen Marina zur nächsten.

Es hat aufgebrist, während wir Kalkgrund passieren, hoch am Wind auf dem Weg in die Sønderborg Bugt. Das Boot läuft 6 kn und die steile See der Flensburger Außenförde überzieht es regelmäßig mit Gischt. Wir haben längst unser Ölzeug an.

Sollten wir lieber reffen? – Ich leide etwas darunter, die Bootsführung abgegeben zu haben. Ich frage meinen Sohn, weil ich es nicht lassen kann: „Willst Du reffen?“ Er antwortet: „Geht noch!“ Weder „Ja“ noch „Nein“, dabei weiß er doch, dass, wenn es nicht mehr „geht“, der Weg nach vorn zum Mast gefährlich werden kann. Er ist jung und ein guter Segler. Er wird es schon richtig einschätzen. Ich bin alt und ängstlich und statt zu genießen, beginne ich zu leiden. Mein Bruder steht im Niedergang und sagt seit einer Stunde nichts mehr.

Vor der NW-Ecke der Insel Als wenden wir und halten nun auf die Huk Habernis zu. Es sind noch gut 25 sm bis Flensburg, 6 Stunden. Ein Trost ist, dass es in der Innenförde ruhiger werden wird. Wir essen etwas Schokolade, trinken mäßig. Horst muss pinkeln und nach langen „Leibesübungen“ mit Ölzeug und Eimer schafft er es nach etwa einer halben Stunde, sich zu erleichtern. Christian und ich verzichten lieber auf diese Anstrengung und halten durch. Ein Folkeboot, weiß wie wir, begleitet uns seit einiger Zeit. Es wendete früher und lief in die Geltinger Bucht. Jetzt kommt es uns auf Steuerbord Bug entgegen, geht vor uns durch. Nach je einer Wende hat es seinen Vorsprung ausgebaut, scheint ein modernes Kunststoffboot zu sein, 3-stellige Segelnummer, sind sicher nur zu zweit an Bord und kennen die Flensburger Förde. Wir müssen ja langsamer sein, bei unserem Alter aber... Nirgends wird man so zur Geduld angehalten, wie bei 5 Windstärken auf der Flensburger Außenförde.

Wir segeln dicht unter der Dänischen Küste und der nächste Schlag geht in Richtung Langballig, dann können wir das Brunsnäs Flak anliegen. Wo früher eine einfache Besentonne das Ende der Flachwasserzone anzeigte, liegen jetzt zwei grüne Tonnen, in ihrer Verlängerung Holnis Haken, eine Bake, wo früher eine Tonne lag, die aus welchen Gründen auch immer „Schwiegermutter“ hieß. Endlich, wir können auffieren, die beiden grünen Tonnen eng an Steuerbord, Holnis Haken voraus. So brettern wir bei halbem Wind nach Norden.

Auch hier habe ich ein traumatisches Erlebnis gehabt. Es war 1961, wir waren 4 Seekadetten auf einer 6,5 KR Yacht und kamen von der Travemünder Woche zurück.

Klaus Dieter hatte einen B-Schein noch aus seiner Schulzeit in Rendsburg, wir anderen drei wollten noch Segler werden. Genau hier, wo wir die Schoten auffieren konnten, fiel damals um Mitternacht ein schweres Gewitter über

uns her. Es goss in Strömen und wir versuchten das Großsegel zu bergen, die Sicht war stark beeinträchtigt, Blitz folgte auf Donner. Als wir das Großsegel endlich gebändigt hatten, merkten wir, dass wir keine Fahrt mehr machten. Wir saßen fest, so fest, dass selbst das schulmäßige Krängen mit zwei Mann auf dem Großbaum nichts mehr in Bewegung brachte. Kein Motor, kein Telefon. Die Marineschule schickte am Morgen ein Kraftboot raus, um uns zu suchen, das nahm uns auf den Haken. Wir waren eine Kabellänge unterhalb der Steilküste von Holnis aufgelaufen.

Nach der Bake Holnis Haken müssen wir wieder hoch an den Wind. Aber die entgegenkommende Yacht läuft vor dem Wind, lässt sich Zeit und rundet in einem großen Bogen die Bake, wo wir doch mit jedem Meter Höhe geizen. Aber mein Unmut über diese „Rücksichtslosigkeit“ ist nichts anderes als Müdigkeit, Abgekämpftheit. Die

Flensburger Förde in ihrer Lieblichkeit ist für einen, der endlich ankommen will, ein paar Seemeilen zu lang. Wir stellen unseren Außenborder an, bergen die Segel und laufen um 18.00 Uhr in den schönen Hafen Fahrensodde ein, wo ein von einem Freund reservierter Liegeplatz auf uns wartet.

Am folgenden Sonntag machen wir unseren Höflichkeitsbesuch an der Marineschule und laufen unter Segeln ein. Ein Fregattenkapitän, ein Stabsbootsmann, die Familie und Flensburger Freunde stehen auf der Pier und geben „Stieglitz“ einen gebührenden Empfang und die ganze Familie darf die Marineschule besichtigen. Am Abend ist im Clubheim des SVF ein tolles Buffet angerichtet, bei dem die Hälfte der Familie, die schon mitgesegelt ist der anderen Hälfte, die noch zurücksegeln wird ihre Erlebnisse erzählt.



## Aus der Sicht einer Begleitperson Die IDM 2021 in Konstanz

von Barbara Bobbert

Herrlichstes Spätsommerwetter erwartete die Folkeboot-Segler, die aus allen Teilen der Republik, sogar aus Dänemark und der benachbarten Schweiz angereist waren. „Sonnenschein am Bodensee heißt für die Segler leider auch Flaute“, meinte ein Mitglied des Konstanzer Yachtclub bedauernd. Dabei hatte sich der Verein, Corona zum Trotz, alle erdenkliche Mühe gegeben, Seglern wie Begleitpersonen die Meisterschaft zu einem Event der Extraklasse werden zu lassen.

Rings um den Verein entstand ein buntes Camp aus Bussen und Zelten. Zig ehrenamtliche Arbeitsstunden wurden von den Mitgliedern geleistet. Die Wirtsleute, frisch im Amt, mussten sich ad hoc in einer Großveranstaltung beweisen. Alles bestens.

Kranen und Segelvermessung mussten logistisch gestemmt werden, denn um die Ecke waren die Örtlichkeiten nicht gerade, und so mancher Passant mag sich gewundert haben über die Leute, die mit ellenlangen Segeln „spazieren“ gingen. Am Sonntag war auch das erledigt und am Eröffnungsabend schmeckten leckere Speisen vom Grill. Auch die Live-Musik kam bestens an und die Segler freuten sich auf die Segelwoche. Sorry, für den Wind konnte nun wirklich keiner was, doch die meisten Segler hätten sich eine Mütze mehr davon gewünscht.

Uneingeschränkt herrliches Sommerwetter erfreute dagegen die überwiegend weiblichen Begleitpersonen. Was denen alles geboten wurde, war schon einmalig! Nicht nur, dass man uneingeschränkt im



See baden durfte (übrigens ein „Geht-gar-nicht“ am Baldeneysee), kein Polizist, der Sekt und Wein trinkende Grüppchen an der Promenade wegkomplimentierte, man konnte wunderbar flanieren und radeln und fand an jeder Ecke nicht nur kulinarische Genüsse...

Während die armen Folkesegler den ganzen Tag auf dem Wasser mehr oder weniger hindümpelten, kurbelte zumindest ein Teil der Ladies die Konjunktur an. Konstanz hat eben Flair. Dank Thomas Müller und Ewald Weißschädel, zwei exzellenten Botschaftern ihrer Heimatregion, kam auch die Kultur nicht zu kurz. Sowohl auf einer Wanderung über die Reichenau, einer Stadtführung durch die Altstadt als auch auf zwei ausgedehnten Bootspartien mit der „MS Lina“ erfuhren die Ladies und ein „Quotenmann“ lebendige Geschichte. Thomas Müller wusste herrliche Anekdoten über die Bernadottes, die Zeppelins und die hohen Geistlichen und deren Fluchtburgen zu berichten. So manchen Nachfahre

der prominenten „Vons“ und „Zus“ am Bodensee kannte unser Skipper persönlich und konnten aus dem Nähkästchen plaudern. Wer weiß, was in weinseliger Stimmung noch ans Tageslicht gekommen wäre! Leider hatte das Traditionshaus Weinhaus Pohl, in das wir einkehren wollten, Betriebsferien.

Auch Yvonne Begree, unfreiwillig an Land geblieben, unterhielt die Gruppe während eines heftigen Regenschauers, den wir unter der Brücke abwetterten, mit der romantischen Liebesgeschichte ihres in der Schweiz beheimateten Vater und ihrer deutschen Mutter. Eines darf ich bestimmt verraten: Weil der Vater einmal in der Eile die Soldaten-Uniform anbehielt, wurde er nicht über die Grenze gelassen. Er musste heim, sich umziehen und einen neuen Anlauf nehmen. An diesem Tag fuhr er 80 km mit dem Rad, um seine Angebetete zu sehen. Ich nehme an ohne Gangschaltung, geschweige denn elektrischem Antrieb. Wenn das nicht wahre Liebe war!



Hand aufs Herz: Wer weiß schon, dass es seit über 500 Jahren ein ca. 150 ha großes Areal gibt, das zwar territorial zur Schweiz gehört, aber trotzdem von der Stadt Konstanz verwaltet wird? Dank Thomas Müller kennen wir nun auch das Tägermoos, welches übrigens während des Krieges naheliegend ein Schmugglerparadies war – nicht nur für Menschen, die aus dem Nazideutschland fliehen mussten.

Für die Segler waren die vielen Startverschiebungen, die Abbrüche von Regatten (immer dann, wenn man vorne liegt...), die für die meisten speziellen Strömungsverhältnisse, verursacht durch Vater Rhein, sowie die leichten Brisen (man ist immer auf der falschen Seite...) eine Herausforderung an Geduld und Konzentration. Auch für die Entscheidungen der Regattaleitung musste man, wie ich hörte, zuweilen ein großes Herz haben. Nichts desto trotz: Das Essen auf dem Festabend der

deutschen Folkeboot-Vereinigung auf der MS Überlingen und der flotte Service kamen gut an. – Nur von der Musik und der Ansprache des Vorsitzenden Jürgen Breitenbach hätten die Gäste auf dem Oberdeck gern auch was mitbekommen.

Auch das habe ich gelernt: Damit die zahlreichen Bodensee-Angler den beliebten Kretzer oder Egli an den Haken und der Badenser ihn auf den Teller bekommt, muss mit Nachzucht durch den Menschen ordentlich nachgeholfen werden. Der Grund ist beeindruckend: Der einst durch Fäkalien und diverse Einleitungen stark belastete Bodensee ist heute zu sauber! Während in meiner Heimat die Elodea aus nämlichen Grund die Seen im Pott zu wuchert, gibt es in dem nährstoffarmen Wasser des Bodensees nicht mehr so viele Fische wie gewünscht. Wie man es macht...

Bis zum Freitag änderte sich die Großwetterlage nicht. Aber man muss mit Respekt sagen, dass sich

trotz der flauen Winde in den ersten Rängen wieder wohlbekannte Spitzensegler tummelten. Die wurden dann auch beim Gala-Abend im Steigenberger Inselhotel stilvoll geehrt, das heißt, genau genommen gab es zwei Ehrungsdurchläufe für die ersten sechs Plätze, denn da fehlte noch was...

Endlich wurde gebührend gejoht und gepfiffen und die Urkunden verteilt. Die Sieger Walter Furthmann, Hans-Christian Mrowka und Wolfgang Heck nahmen es mit Humor und Walter Furthmann unterhielt den Saal noch mit einigen kurzweiligen Anekdoten. Die Live-Musik von Jürgen Waidele ging in die Knochen und entschädigte für die Akustik, die Gespräche nur im Brüllmodus zuließ. Es wurde ordentlich geschwoft.

Noch einmal vielen Dank an den Konstanzer Yachtclub für die gelungene Veranstaltung und weiterhin Mast- und Schotbruch!



# Das goldene Waffleisen am Mönnesee Ein Klassiker kehrt zurück

von Sabine Bühlmann, F GER 49, FLORØ



Die klassische Folkeboot-Regatta „Goldenes Waffleisen“, in den 90er Jahren ins Leben gerufen, war früher sogar eine Ranglistenregatta, habe ich mir erzählen lassen. Denn das ist schon einige Jahre her und ich segle erst die dritte Saison hier am Mönnesee mit... daher war das Goldene Waffleisen 2020 die Premiere für uns. Als Anfänger eine Regatta – ob das denn gut geht? Aber die Verlockung ist einfach zu groß: lauter Folkeboote, fachsimpeln hier und dort, viele nette Kollegen und Kolleginnen und auch, wenn es manchmal hektisch zugeht, findet der Spaß den größten Platz überhaupt.

Das fängt schon damit an, dass man plötzlich so viele Folkeboote sieht, die in den Tagen und Wochen vor der Regatta den Hafen verlassen – sie werden doch nicht etwa trainieren? Den Segeltrimm perfektionieren? Bei verschiedenen Windstärken und den auf dem Mönnesee so beliebten Winddrehern mögliche Regattabahnen auskundschaften? Wer weiß...

Dieses Jahr wurden sogar Teams mit absoluten Spitzenfachkräften an Bord gesichtet. Neben nagelneuen Tüchern wurden auch die Unterwasserschiffe kurz vor Veranstaltungsbeginn nochmals gründlich vom Dreck befreit, damit die maximale Geschwindigkeit sicher ist. Ganz zu schweigen von der gewichtsmäßigen Optimierung der sonst üblicherweise doch recht vollgepackten Fahrtenboote. Jedenfalls war schon klar: da startet eine besondere Aktion.

Das Goldene Waffleisen hatte am Mönnesee lange Tradition. Seit ungefähr 1998 jährlich gesegelt, gab es nur in den 2010er Jahren einige Jahre Pause und mit der Neuauflage in 2020 war klar: Hier geht es nicht um die Rangliste, sondern in erster Linie um den Spaß am Folkeboot!

Und dieser Spaß ist beim besten Willen nicht zu kurz gekommen: 4 gewertete Läufe am Samstag bei herrlichem Segelwind aus südlichen bis südwestlichen Richtungen ließen absolut

keine Klagen aufkommen. Es waren zwar bei einem Grundwind von 4 bft auch einige kräftigere Böen dabei, aber glücklicherweise regnete es nicht und der als noch stärker angekündigte Wind verschob sich auf den Sonntag. Dann kam er allerdings so gnadenlos, dass keine weiteren Wettfahrten mehr gestartet wurden – hauptsächlich, weil es unterschiedliche Erfahrungsstände unter der Teilnehmern gab und Böen bis zu 8-9 bft gemeldet waren – nein, das wollten wir nicht riskieren.

Die Besonderheit beim Goldenen Waffleisen ist: Jede Crew bzw. jeder Steuernde kann es nur einmal gewinnen. Wenn also eine Crew diesen begehrten Pokal bereits jemals gewonnen hat, kann sie natürlich rechnerisch weit vorn platziert sein, aber dennoch fällt die begehrte Trophäe an die beste Crew, die bisher noch kein Goldenes Waffleisen ersegelt hatte. Dies macht die Regatta auch außerhalb der absoluten Bestenliste sehr spannend und reizvoll.

Natürlich darf beim Klönabend und der Siegerehrung am Sonntag die gesponsorte Waffel frisch aus der Waffleisen-Armada von Cloer nicht fehlen und die Bilder zeigen die glücklichen Gewinner mit Waffel plus Waffleisen.

In diesem Jahr hat der Sponsor selbst das beste Gesamtergebnis ersegelt und das Goldene Waffleisen spontan an seinen Vorschoter gegeben: die Crew aus Achim Cloer, Oliver Ebsen und Arndt Howar hat sich hartnäckig an die Spitze gesegelt und wurde unter lautem Beifall beglückwünscht. Zweite wurden Dr. Gisbert Plattfaut, Jörg Markwort und Martin Krasel. Drittplatziert war die Crew Wilfried Sürth, Birgit Werthschulte und Nils Potthoff, die das Goldene Waffleisen im Vorjahr für sich erringen konnten.

Die gesamte Folkeboot-Flotte des Mönnesee und natürlich alle Folkeboot-Kollegen von auswärts sind eingeladen, wenn es in 2022 wieder heißt: Auf zum Goldenen Waffleisen! Der Termin steht bereits fest: 1.-3.10.2022 und auch in Zukunft bleibt diese Regatta auf dem Wochenend-Termin, welcher dem Feiertag 3. Oktober am nächsten liegt.

Unsere Kalender sind also schon wieder markiert: Wir freuen uns aufs nächste Jahr und danken herzlichen allen Helfern, Sponsoren und Gästen!





Sport

# Neuer Anlauf zum Goldpokal

## Kieler Yacht-Club richtet aus

Für 2020 hatte sich der Segelclub Eckernförde beworben, die Regatta auszutragen. Nach Ausbruch der Corona-Pandemie musste sie wieder abgesagt werden.

Für 2022 sollte Deutschland eine weitere Chance erhalten.

Der Kieler Yacht-Club, viermaliger Gewinner des Cups, erhielt den Zuschlag und wird die Wettfahrten im Rahmen der Kieler Woche in der Zeit vom 17.-21. Juni 2022 austragen.

Die Vorbereitungen sind bereits angelaufen und im Hafen von Kiel-Schilksee werden 50-60 Folkeboote erwartet.

Für die Teilnehmer des Gold Cups wird ein Zelt auf dem Gelände des Olympia-Hafens mit einer angrenzenden sowie abgeschlossenen Freifläche zur Verfügung gestellt. Ein Catering wird für das leibliche Wohl der Seglerinnen und Segler sorgen.

Die Siegerehrung der Gold Cup Gewinner wird auf der großen Bühne der Kieler Woche stattfinden, zu der auch alle ehemaligen Gewinner des Cups erwartet werden.

Die Website [www.goldcup2022.de](http://www.goldcup2022.de) informiert aktuell über die Vorbereitungen und den Verlauf der internationalen Regatta.



## Der Gold Cup

Der Nordic Folkboat Gold Cup, Senator Hagelstein Memory Prize, ist ein internationaler Pokal, der von Konsul Hans Hagelstein, Lübeck-Travemünde, in Erinnerung an seinen Vater, Senator Alfred Hagelstein, verliehen wird. Ziel ist es, den internationalen Yachtsport und die Freundschaft zwischen skandinavischen und deutschen Seglern zu fördern.

Der ursprüngliche Pokal war aus reinem Gold (985er), 1 kg schwer und durfte nur in einem Banksafe aufbewahrt werden.

Die erste Cupregatta fand 1963 in Travemünde statt und wurde vom Kieler Yacht Club gewonnen. Das erfolgreiche Boot war die FG105 „DADDEL“ mit Bruno Splieth, Heinrich Dahlinger und Frieder Heinzel.

Nach den Bestimmungen, nach denen derjenige Club, der den Gold Cup sechsmal gewonnen hatte, den Pokal behalten darf, ging der erste Pokal 1974 an den København Amatør Sejlklub (KAS), der zweite 1982 an den Kerteminde Sejlklub.

Der Gold Cup ist die wichtigste Regatta der Nordischen Folkeboote und gleicht einer inoffiziellen Weltmeisterschaft. Er steht Teilnehmern aus allen Nationen offen und es können alle in einem nationalen Folkebootverband organisierten Segler mitmachen und müssen sich nicht extra qualifizieren.

Die Cup Regatta findet jedes Jahr in Deutschland oder Dänemark statt, organisiert von einem von der NFIA (Nordic Folkboat International Association) und Kerteminde Sejlklub zugelassenen Yachtclub. Auf Wunsch kann die Regatta auch in andere Länder verlegt werden, die aktiv teilgenommen haben.

Alle Wettfahrten unterliegen den vorliegenden Gold Cup Regeln, den WORLD SAILING Wettfahrtregeln, den Klassenregeln und den vom veranstaltenden Verein festgelegten Wettfahrtregeln. 6-8 Wettfahrten werden je nach veranstaltendem Verein angesetzt. Mindestens 4 Rennen müssen absolviert werden, damit der Cup vergeben werden kann.

Das Besondere an den Wettfahrten ist, dass die gesamte Regattastrecke im offenen Wasser vor der Küste liegt und die Strecke zwischen den Lee- und Luv-Bahnmarken mindestens 1,8 sm betragen muss.

## Gold Cup Gewinner (1963-2021)

Jahr	Austragungsort	Gewinner
1963	Travemünde FG105 „Daddel“	KIELER YACHT KLUB Bruno Splieth Heinrich Dahlinger Frieder Heinzl
1964	København FD307 „Tine“	TAARBÆK SEJLKLUB Peter Michael Lauersen Poul Jensen Michael Lauersen
1965	Travemünde FD250 „Miki IV“	SKOVSHOVED SEJLKLUB Sven Mik-Meyer Jørgen Mik-Meyer Poul Mik-Meyer
1966	København FD307 „Tine“	TAARBÆK SEJLKLUB Peter Michael Lauersen Poul Jensen Michael Lauersen
1967	Travemünde FD431 „Helle“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Claus Hjorth Ove Hjorth Karsten Ask
1968	Fredericia FD431 „Helle“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Claus Hjorth Ove Hjorth Karsten Ask
1969	Travemünde FD431 „Helle“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Claus Hjorth Ove Hjorth Karsten Ask
1970	1970 Travemünde FD431 „Helle“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Claus Hjorth Ove Hjorth Karsten Ask
1971	Travemünde FD431 „Helle“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Claus Hjorth Ove Hjorth Karsten Ask
1972	Horsens FD560 „Solita“	KERTEMINDE SEJLKLUB Knud Andreasen John Christensen Frits Busch

Jahr	Austragungsort	Gewinner
1973	Travemünde FG206 „Sol-lie“	FLENSBORG SEJLKLUB Andreas Christiansen Knud Christiansen Andreas St. Christiansen
1974	Kerteminde FD607 „Nup“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Flemming Hansen Per Christensen Niels Jørgen Jensen
1975	Kiel FD541 „Tibbe“	KERTEMINDE SEJLKLUB Erik Andreasen Jørgen Knudsen Chresten Kold
1976	København FD541 „Tibbe“	KERTEMINDE SEJLKLUB Erik Andreasen Jørgen Knudsen Poul Ankjær Jensen
1977	Kiel FD607 „Nup“	KØBENHAVNS AMATØR SEJLKLUB Flemming Hansen Niels Andersen Bent Christensen
1978	Malmø FS1212 „Skruff“	SØLVESBORG SEJLKLUB Peter Sohl Per-Arne Johansson Anders Nilsson
1979	Snaptun FD560 „Solita“	KERTEMINDE SEJLKLUB Knud Andreasen Frits Busch Kim Larsen
1980	Kiel FD687 „Wood-y“	KERTEMINDE SEJLKLUB Henrik Kold Sandeep Sander Flemming Kold
1981	Kerteminde FD788 „Tibbe Tit“	KERTEMINDE SEJLKLUB Erik Andreasen Jørn Knudsen Carl Ove Dydensborg
1982	Simrishamn FD560 „Solita“	KERTEMINDE SEJLKLUB Knud Andreasen Henrik Kold Eddy Unglaub

Jahr	Austragungsort	Gewinner
1983	Kerteminde FD805 „Kristine“	ROSKILDE SEJLKLUB Henrik Sørensen John Skjoldby Petersen Carsten Rye Hansen
1984	Flensborg FG539 „Mareike“	ECKERNFORDER SEJLKLUB Horst Dittrich Hartvig Sulkiewicz Peter Lehr
1985	Kalø Vig FD633 „Swallow“	EGÅ SEJLKLUB Torben Olsen Jan Marcussen Morten F. Jensen
1986	Eckernforde FD797 „Kaos“	GRÅSTEN SEJLKLUB Kaj Funder Nielsen Ib Funder Nielsen Lars B. Poulsen
1987	Lynæs FG299 „Sagitta“	SCHLEI SEGEL CLUB Walter Muhs Norbert Jürgensen Hans-Jorgen Duggen
1988	Kiel FD865 „Daddys Girl“	KERTEMINDE SEJLKLUB Christen Kold Jens Kold Mogens Finks
1989	Egå FD958 „Tenny“	KERTEMINDE SEJLKLUB Henrik Kold Tenna Pedersen Benny Pedersen
1990	Travemunde FG574 „Lord Jim“	KIELER YACHT CLUB Horst Schultze Peter Przywarra Karl Rath
1991	Aabenraa FD1046 „Chess“	KERTEMINDE SEJLKLUB Henrik Kold Søren Hansen Jan Braarup
1992	Kiel FD1049 „Voila“	KERTEMINDE SEJLKLUB Erik Andreasen Lotte Andreasen Poul Ankjær
1993	Kerteminde FD1046 „Chess“	KERTEMINDE SEJLKLUB Henrik Kold Flemming Kold Jan Braarup

Jahr	Austragungsort	Gewinner
1994	Malmø FD1071 „Voila“	KERTEMINDE SEJLKLUB Erik Andreasen Lotte Andreasen Poul Ankjær
1995	Warnemünde FD856 „Arosia“	FREDERICIA SEJLKLUB Jesper Bendix Jacob Grønbech Jesper Baungaard
1996	Rudkøbing FD1013 „Chess“	KERTEMINDE SEJLKLUB Henrik Kold Claus Schou Nielsen Anders Wibung
1997	Thisted FD890 „Team“	EGÅ SEJLKLUB Peter Due Mogens Petersen Kurt M. Petersen
1998	Travemünde FD951 „Marquisen“	EGÅ SEJLKLUB Torben Olesen Lars Dahlbøge Palle Hemdorff
1999	Årøsund FD990 „Amadeus“	HADERSLEV SEJL CLUB Theis Palm Svend Nielsen Søren Nielsen
2000	Eckernförde FG739 „Ylva“	KIELER YACHT CLUB Ulf Kipcke Dieter Kipcke Gero Martens
2001	Halmstad FD1119 „Liselotte“	KERTEMINDE SEJLKLUB Erik Andreasen Lotte Andreasen Kurt Lange
2002	Fredericia FD871 „Joker“	KOLDING SEJLKLUB Per Jørgensen Lars Jørgensen Kjeld Hansen
2003	Aabenraa FD826 „Can-Can“	THISTED SEJLKLUB Per Hovmark Søren Bredal Schultz Claus Lauritsen
2004	Niendorf FD826 „Can-Can“	THISTED SEJLKLUB Per Hovmark Søren Bredal Schultz Claus Lauritsen

Jahr	Austragungsort	Gewinner
2005	Malmø FD826 "Can-Can"	THISTED SEJLKLUB Per Hovmark Søren Bredal Schultz Claus Lauritsen
2006	Bogense FD926 "Geppeline"	KERTEMINDE SEJLKLUB Per Buch Per Puck Hans Schultz
2007	Kerteminde FD994 "Sif"	KÆLSKØR AMATØR SEJLKLUB Søren Kæsler Karl Erik Svarre Nielsen Jens Erik Løppenthin
2008	Flensburg / Glücks- burg FD 994 "Sif"	SKÆLSKØR AMATØR SEJLK- LUB Søren Kæsler Karl Erik Svarre Nielsen Jens Erik Løppenthin / Stig Bundgaard Lassen
2009	Marstrand FG 658 "Chiquita"	SV 03 BERLIN Christoph Nielsen Torben Dehn Krzystof Paschke
2010	Skælskør FG 658 "Chiquita"	SV 03 BERLIN Christoph Nielsen Torben Dehn Finn Felsberg
2011	Travemünde FG 764 "Jule"	SPANDAUR YACHT-CLUB e.V. Stefan Schneider Günter Dörband Frank Thieme
2012	Sandhamn FD926 "Geppeline"	KERTEMINDE SEJLKLUB Per Buch Per Puck Hans Schultz
2013	Niendorf FD873 "Cirkeline"	HELLERUP SEJLKLUB Søren Kæstel Erik Andersen Johannes E. Olsen
2014	Kerteminde FD841 "Tibbe Tit"	SUNDBY SEJLFORENING Brian Frisendahl Michael Empacher Claus Nygaard
2015	Warnemünde FG739 „Ylva“	KIELER YACHT CLUB Ulf Kipcke Dieter Kipcke Peer Jansen



Jahr	Austragungsort	Gewinner
2016	Helsinki FD55 "Katja"	KOLDING SEJLKLUB Per Jørgensen Kristian Hansen Claes Høglert
2017	Kerteminde FD926 "Geppeline"	KERTEMINDE SEJLKLUB Per Buch Hans Schultz Per Puck
2018	Simrishamn FD873 "Cirkeline"	HELLERUP SEJLKLUB Søren Kæstel Erik Andersen Alex Lindegaard
2019	Aarhus FD703 "Evergreen"	KOLDING SEJLKLUB Per Jørgensen Jørgen Pondus Overgaard Kristian Hansen
2020	Eckernförde	Cancelled due to Corona Pandemic
2021	Tallinn	Cancelled due to Corona Pandemic

# Folkeboot „SAGA“ ist fertig!

von Vincent Regenhardt, F G 153, SAGA

Es war der 9. April 2021 um 15 Uhr als wir die Ziellinie durchquerten. Nach etwa 3,5 Jahren ist „SAGA“ pünktlich zu ihrem 70. Geburtsjahr fertig geworden. Ein Alter, welches man dem alten Børresen-Bau nicht mehr ansehen kann.

Über den späten Sommer 2020 schrieb ich eine Liste für den Winter, in der sämtliche Nachbesserungen aufgeführt wurden. Die großen Aufgaben waren erstmal die Schränke fertig zu bauen, die für 2020 nur provisorisch vorhanden waren. Die neuen Fronten der Pantry und des Küchenschanks bestehen nun komplett aus gebrauchten Mahagoni-Vollhölzern.

In der Pantry backbords sitzt nun der Gasherd – fest und betriebsbereit. Unter dem Herd ist eine neue Schublade hineingekommen, in der Karten mit dazugehörigem Besteck Platz haben. Unter der Schublade sind zwei versetzte Böden. So können ein 4-Liter-Backtopf, Wasserkessel, Pfanne und weitere Kochtöpfe untergebracht werden. Hinter der Tür findet sich auch ein für kleine Landanschlüsse geeigneter 700W-Heizlüfter inklusive Steckdose, damit es an kalten und nassen Tagen gemütlich drinnen wird. Aufgeklappt bietet sich backbords auch eine kleine Fläche zur Essenszubereitung. Seitlich der Pantry unter dem Schwalbennest befindet sich auch eine 230V- und 12V-Steckdose mit 240W Nennleistung. Für den Fall der Fälle ist die elektrische Schaltzentrale beim Kochen immer in Sicht, denn sie sitzt hinter dem Herd, ca. 10 cm vor den Planken.

Steuerbords ist ein Küchenschrank, dessen Besonderheit ein dreh-/schwenkbarer Wasserhahn ist. Aus diesem kann man Trinkwasser aus dem 35l-Tank zum Trinken, Kochen usw. bekommen. Die obere Etage ist eine große weiße Fläche, seitlich mit Möglichkeiten zum Aufhängen und vor den Planken ein IKEA-Schubladenschrank für Besteck und diversen Kleinkram.

Früher war der Schrank offen, was bei stärkerem Wind für Aufräumarbeit sorgte. Nun erspart mir dies eine Tür, die von der Pantry des zersägten Teileträgers stammt. Das Segelzeichen ist ein Furnier in der Kajütentür gewesen, was hier als Erinnerungsmerkmal steht, da bekanntlich Ballast, Bohle und Vorsteven auch von diesem stammen.

Hinter der Tür befinden sich zwei weitere Etagen. Ganz unten befinden sich eine Thermoskanne für unterwegs und eine Waschschüssel samt Zubehör. In der mittleren Etage sind Teller, Tassen, Becher, Schüsseln, ein kleiner Wasserkocher, eine French Press und eine eckige Schale für beispielsweise Frühstücksutensilien.

Alles zur Kühlung kommt in die 15l-Kühlbox in die Steuerbord-Backskiste. Die Kojenhalter in der Kajüte hatten nach 70 Jahren ausgedient. Nun sind neue aus Lärche verbaut. Die Kojenroste bleibt, erhielt aber eine festverschraubte Verlängerung auf 1,95m. Der gekaufte Batteriekasten wurde durch einen selbstgebauten aus Sperrholz ersetzt, der Batterien bis 105 Ah Platz bietet. Der Hauptschalter sitzt in dessen Deckel und die Hauptsicherung backbords unter der Koje auf einer Bodenwrange.

Ein kniffliger Punkt war noch der Mastfuß. Bei dem hatte sich ein Messfehler eingeschlichen, sodass ich den Mastfuß dann tiefer setzen musste. Dies wurde aber nicht zum Nachteil. Eher zum Vorteil, da man nun an den Stauraum unter der Vorschiffkoje besser herankommen kann. Der Mast sitzt nun auch so, wie er nach den Bauplänen stehen soll. Der Baum ist nun um 8 cm verlängert, was nun ein Einstellen des Unterlieks ermöglicht. Im Cockpit ist nun auch ein Raymarine i40 mit Log, Lot und Temperatur verfügbar.

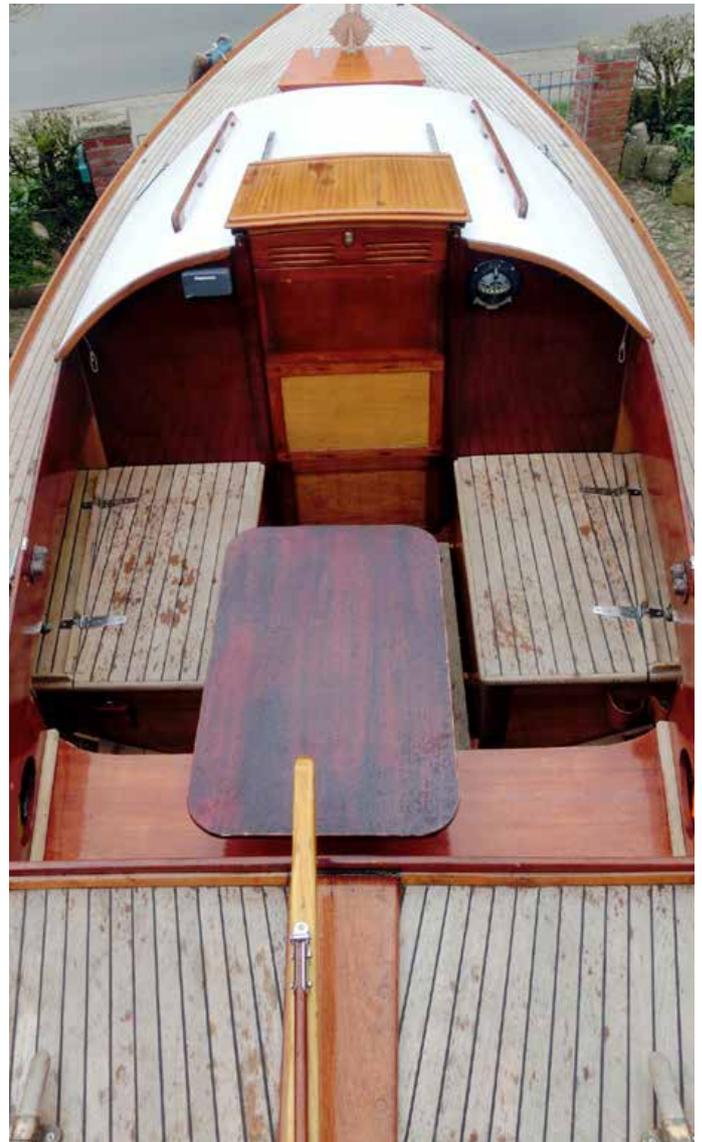




Die Backskiste backbords ist auch Lagerort eines Porta Potti, welches auf langen Strecken vor dem Mast in die Kajüte kann. Die Pinne bekam auch eine einfache Leinenarretierung, die ich gerne als „Autopilot“ bezeichne. Nun steht dem Sommergenuss trotz Corona nichts mehr im Wege, denn man kann mit „SAGA“ nun auch Ankern, ohne an Land zu müssen.

Es ist alles an Bord! Mehr Boot als ein Folkeboot braucht kein Mensch, den Luxus bekommt man auch dort hinein. Sobald das Reisen im Ausland wieder möglich ist, wird es auch auf Reise gehen. Auf YouTube ist nun auch die Playlist **„Folkeboot SAGA – Die alternative Restauration“** zu finden, in der zur Restauration, Technik, Abenteuer usw. immer wieder Videos dazukommen. Die Facebook-Seite erweitert sich und bekam einen neuen Titel **„Folkeboot SAGA – Die Restaurationsschmiede“**.

Da nun der Winter kommt, wünsche ich allen frohe Weihnachten und ein frohes neues Jahr. Bis bald.



# Der Bodensee – nur ein Schwachwindrevier?

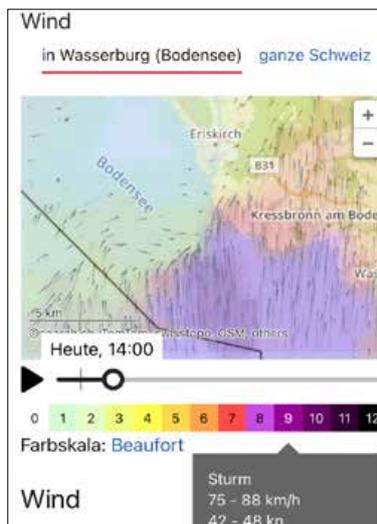
von Bernd Miller, F-GER 998, Kleiner Blaupfeil

Ja, verglichen mit der Ostsee herrscht am Bodensee tatsächlich überwiegend Schwachwind – wenn's dumm läuft auch gar keiner. Das ist besonders bitter, wenn eine Regatta bei Bedingungen ansteht, wo man sonst nie ans Segeln denken würde. Es gibt hier aber auch sehr windige regionale Besonderheiten: Das sind zum einen die Sommergewitter in Alpennähe, die zum Segeln auch nicht geeignet sind. Die können einem – wenn man's nicht glaubt – den Verklicker wegblasen, Latten aus dem Groß zerren und es dann zerpfücken, den Baum dauerhaft verformen, die Bolzen am Hauptbeschlag vom Mast verbiegen und auch noch bedenklich viel Wasser in das Boot schöpfen (siehe FN 1/2019 „Schon mal in die Röhre geschaut?“). Zum anderen sind das Wetterphänomene wie der „Föhn“ und die „Bise“. Anfang Oktober haben diese beiden Winde innerhalb einer Woche den See mit Sturm und Starkwind ordentlich aufgemischt – doch der Reihe nach:

Wenn der Luftdruck südlich der Alpen um ca. 8 Hektopascal höher ist als nördlich, kann der Föhn bis zum Bodensee durchbrechen. Das ist kein kontinuierlicher und genau vorhersagbarer Prozess, sondern es ist tatsächlich ein „Bruch“ in den Luftströmungen. Bedingt durch den Verlauf des Rheintales (zwischen Österreich und der Schweiz) wird der Föhn besonders über den östlichen Teil des Sees geleitet. Wenn der Druckunterschied größer wird, nimmt der Föhn eine Abkürzung über das schweizerische Appenzell und dann knallt es ordentlich.

Am Samstag, den 2. Oktober 2021 haben sich 3 Folkeboote in Meersburg-Halttau getroffen – die Solvejg, der Kleine Blaupfeil und die Anaximanda – zwei verabredet, das dritte zufällig. Für die Heimfahrt am Sonntag ist Föhnsturm angesagt und wir sind mit dem Kleinen Blaupfeil bei 2 bft West vorsichtshalber schon mit Sturmgroß und Fock gestartet und segeln entsprechend gemächlich gen Heimat. Das Sturmgroß ohne Latten und mit konkav geschnittenem Achterliek haben wir uns eigentlich für die Ostsee umschneiden lassen, benützen es aber inzwischen öfter auch auf den Bodensee, um unnützem Materialverschleiß vorzubeugen.

Schon von Weitem sind die Sturmwarn-Blinklichter ab Langenargen ostwärts mit 90 Blitzen/min sichtbar. Bis dahin hat nur die schweizer Wettervorhersage auf die scharfe Windgrenze hingewiesen – hüben 1-2 bft West, drüben 8-9 bft Süd. Wir segeln da rein und Isolde birgt sofort die Fock – das Sturmgroß wird wohl reichen. Nach ein paar Seemeilen Richtung Lindau passt der Eindruck mit den an der Wetterstation gemessenen 9 bft (47 kn). Da es zunehmend ungemütlich wird, drehen wir um und fahren aus dem Föhn wieder raus – wo gibt es sonst eine solche Möglichkeit?



Hier verzurren wir das Sturmgroß samt Baum auf dem Reitbalken, setzen die Fock und fahren wieder rein – ich will wissen, wie sich das anfühlt.

Die Wellen sind inzwischen ordentlich hoch aber lang genug, dass das Folkeboot ohne Knallen durchpflügt. Fotos konnte ich da leider keine mehr machen. Mein Plan war, zum Heimathafen nach Nonnenhorn zu segeln und dort zu entscheiden, ob man reinsegeln kann oder nicht. Der „Vorschlag“ meiner Isolde, doch direkt in den großen und sicheren Meichle & Mohr Hafen reinzusegeln ist vermutlich die vernünftige Lösung. Wir drehen ab und reiten mit achterlichem Wind auf der Welle zwischen den mit zahlreichen Schaulustigen besetzten Molenköpfen in das Hafenbecken. Die umliegenden großen Bäume bieten dort guten Schutz und wir vertäuen das Boot auf einem der schon geräumten Plätze. Ein ortsansässiger Folkeboot-Segler fährt uns dankenswerterweise nach Hause und das Boot wird am nächsten Tag bei moderaten Bedingungen heimgesegelt.





Bei Sturm können schon kleine Planungs-, Bedienungs- oder Materialfehler folgenschwer sein. Leider ist die Anaximanda beim Föhn auf Legerwall geraten und gestrandet. Glück im Unglück: die Besatzung ist wohlauf und das Boot konnte mit Luftsäcken gestützt vom DLRG vom Kiesufer in das tiefe Wasser gezogen werden – nicht ohne Blessuren an den Holzplanken, aber reparierbar.



Bei einem weiteren regionalen Windsystem, der „Bise“ (aus der Schweiz stammender Begriff) zieht nördlich des Bodensees ein Tiefdruckgebiet (linksdrehend) nach Osten ab und wird von einem Hoch (rechtsdrehend) aus Westen abgelöst. Diese zwei gegenläufigen Wirbel wirken als regelrechte Windmaschine. Die daraus resultierende Strömung kanalisiert sich im Hinterland

zwischen den langgezogenen „Drumlin-Hügeln“ (eiszeitliche Kiesablagerungen) und treten am Ufer als Wind-Düsen zutage. Daher der unterschiedlich starke und böige Wind. Der entscheidende Vorteil am Nordufer ist die im Verhältnis zur Windstärke geringe Wellenbildung.

Fünf Tage nach dem Föhnsturm ruft Erika von der „Bachus“ aus Konstanz an und fragt, ob sie uns besuchen kann – die angesagte Bise lässt auf ideale Bedingungen hoffen, um den Bodensee längs zu durchsegeln. Ich habe auch schon den Wetterbericht intus und mir ist klar, dass ich ihr entgegensegeln und sie auf dem See abhole. Was moderat losgeht, frischt in der „Häfler Düse“ bis auf 7 bft (28 kn) auf. Ich bin froh, dass ich noch das Sturm-Groß vom Föhn angeschlagen habe, mache mir aber auch Sorgen um Erika, die alleine, aber mit Vollzeug unterwegs ist. In allen See-Ufer-Abschnitten blinken die Starkwind-Leuchten mit 40 Blitzten/min. Erst nach Immenstaad kann ich im Fernglas ein Boot am Horizont mit 45°-Lage ausmachen – das muss Erika sein! Als ich auf ihrer Höhe vom Halbwindkurs umdrehe, habe ich wegen des „scheinbaren Wind“ natürlich nicht wieder Halbwind, sondern bin auf Kurs „hart gegenan“ – Welch Überraschung! Und ich habe weder Schuhe, noch Öljacke oder Schwimmweste an, um auf die Kante zu klettern.



# Fahrten

▶▶ Bis ich parat bin, haut mir die Erika fast ab, obwohl meine kleinere Segelfläche hier kein Nachteil bedeuten sollte. Die vom Bug aufgeworfene Gischt wird vom Wind gleich abgeblasen. Wir sind im Element. Das ist seglerisch kaum zu toppen. Noch vor dem Dunkelwerden laufen wir unter Segel in den Hafen von Nonnenhorn ein und sind glücklich, dass wir diese Bedingungen auf unserem „Schwachwindrevier“ ausgenutzt haben.

Und der alte Spruch vom Benjamin Disraeli stimmt halt immer noch: „The secret of success in life is for a person to be ready, when his opportunity comes“.



# Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband

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

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

## Ziele und Aufgaben DFV

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung (4 x jährlich das Segelmagazin **folknews**)
- Information der Medien und relevanter Organisationen
- Erstellung von Regattaterminkalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und
- Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in technischer und sportlicher Hinsicht
- Hilfestellung für Neueinsteiger
- Beratung und Starhilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

## Der Vorstand

### 1. Vorsitzender

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

### 2. Vorsitzender

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

### Kassenwart

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

### Sportwart

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

### Pressewart/Redaktion (kommissarisch)

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

### Internet-Obmann

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

### Technischer Obmann

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

### Fahrtenobfrau

Posten ist vakant

### Mitgliedsbeiträge

per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres

Eigner 60 Euro

Mitsegler 30 Euro

Schüler, Studenten 10 Euro

Jugendliche 0 Euro

### Konto

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

## Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner

### Berlin

Martina Klemmt  
Scharfe Lanke 47, 13595 Berlin  
Telefon: (030) 323 20 58  
obfrau@folkeboot-berlin.de  
www.folkeboot-berlin.de

### Bodensee

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

### Eckernförde

Arne Bach  
Wilhelm-Lehmann-Str 6a, 24340 Eckernförde  
Telefon: (0170) 768 01 33  
www.folkeboot-eckernfoerde.de

### Essen

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

### Flensburg

Mark Luther  
Möllhye 5, 24989 Dollerup  
Telefon: (0163) 729 08 23  
flotte-flensburg@folkeboot.de

### Hamburg

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

### Kiel

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

### Lübeck

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

### Mecklenburg-Vorpommern

Posten ist vakant  
www.folkeboot-mv.de

### Möhnese

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

### Schlei

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

### Obmann des Folkebootes Junior

Posten ist vakant  
www.kdyjunior.de

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

Deutsche Post   
PRESSEPOST

