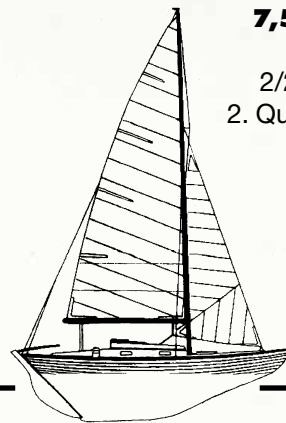


# FOLKE NEWS

7,50 €

2/2017  
2. Quartal



**Kieler Woche bei Leichtwind  
Aus den frühen Tagen der Schlei-Flotte  
Das Boot der Dänen  
Mit dem Folke durch Norwegen**





## Neuaufnahmen in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



*Herzlich willkommen in der Deutschen Folkeboot Vereinigung!*

*Hendrik Steg  
Eigner F GER-1043 Viking  
ASV Wismar Flotte Meck-Pomm*

*Hermann Müller  
Eigner F GER-1010 Blaue Maus  
BYC Flotte Berlin*

*Regina Heick  
SpYC Flotte Berlin*

*Christoph Kolberg  
SSC Flotte Schlei*

*Mark Hutchins  
Eigner F G-89 Jeanne  
YCP Flotte Bodensee*

***Setzt Euch bitte mit den  
Neumitgliedern in Eurer  
Flotte in Verbindung!***

## Fotowettbewerb, Bilder und Online-Archiv



*Eine wunderschöne Detailaufnahme eines klassischen Holzfolkebootes. Fotografiert von Björn Ole Pfannkuche auf dem Arniser Folkeboottreffen 2017.*

### **Fotowettbewerb: Mehr davon!**

Wer schickt seine Folkeboot-Bilder ins Rennen, um als bestes Bild des Quartals gekürt zu werden. Fotos - egal in welcher Größe - könnt ihr an [folkenews@sendtodropbox.com](mailto:folkenews@sendtodropbox.com) schicken.

*Titelfoto aus dem Archiv der Flotte Schlei (Kauffmann)*

### **Bilder für die FolkeNews**

Wir freuen uns weiterhin über eure Berichte und Fotos. Fotos benötigen wir so, wie sie von der Kamera aufgenommen wurden, nicht bearbeitet und nicht verkleinert. Sonst fehlt es an Auflösung und Farbe.

Bitte schickt uns die Fotos an [folkenews@sendtodropbox.com](mailto:folkenews@sendtodropbox.com). Dahinter verbirgt sich ein Dienst, der die Nachrichten und Anhänge, beliebig groß, direkt auf unseren Computern ablegt. Achtet bitte darauf, dass euer E-Mail-Programm die Bild-Anhänge nicht automatisch verkleinert. Bitte schickt die Bilder immer als Anhang und nicht in Word oder PDF-Dateien eingefügt.

### **Archiv**

Zurück bis 2003 kann unsere FolkeNews auf unserer Homepage [www.folkeboot.de](http://www.folkeboot.de) als PDF gelesen werden. Unter der Rubrik Service finden alle Lesewütigen die vergangenen Ausgaben im Bereich Presse und Öffentlichkeitsarbeit. Die jeweils letzten Ausgaben erscheinen dabei aber bewusst verzögert.

Übrigens: Wer lieber das gute Papier in den Händen halten möchte, kann viele Ausgaben bei unserem Kassenvwart Norbert anfordern. Kontaktdaten siehe letzte Seite Impressum!

	<b>NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION</b>	
	Neuwerker Weg 22 a 14167 Berlin Germany	
	Tel. +49 175 822 82 18 E-Mail: <a href="mailto:secretary@folkboat.com">secretary@folkboat.com</a> Secretary / Treasurer: Harald Koglin	



# Liebe Folkebootseglerinnen, liebe Folkebootsegler!

Liebe Folkebootseglerinnen,  
liebe Folkebootsegler!

Fragt ihr Euch manchmal, warum es eigentlich so gut ist, zu Segeln? Und natürlich auch, warum es so besonders gut ist, in unserem Folkeboot unterwegs zu sein? Ich denke, es geht dabei gar nicht so sehr um den Wettbewerb zwischen den Booten (auch nicht bei den Regatten), sondern es geht in erster Linie um die Gemeinschaft unter den Seglern. Jeder kann und jeder darf. Kaum haben die Crews ihre Leinen fest, ist es egal, welcher Skipper das Stegbier zum Sonnenuntergang reicht. Und auf dem Wasser sind eben alle irgendwie gleich. Für Nichtsegler mag das auf den ersten Blick schwer verständlich sein. Eine völlig fremde Welt, die sich da auf dem Wasser abspielt. Wer sich hinein begeben will, muss sich aber nicht fürchten. Wenn auch Segler manchmal etwas wortkarg, manchmal auch ein bisschen eigen sein können: Alles in Allem sind sie ein friedliches Völkchen. Viel mehr als eine Brise braucht es nicht, um auf ihren Gesichtern ein Lächeln hervorzurufen: Ein Lächeln, das sagt: Mir gehört die Welt, denn ich bin frei wie der Wind.



Dieses Lächeln konnte ich besonders zum Arniser Folkeboottreffen im Mai bei den Teilnehmern beobachten. 20 Holzfolkes und mein GfK-Schiff machten am Steg fest, um genau dieses Bedürfnis nach Gemeinschaft auszuleben. Lest bitte selbst den Bericht über das Treffen. Vielleicht animiert Euch das ja, nächstes Jahr auch dabei zu sein. Herzlichen Dank an die beiden Organisatoren Mike Peuker und Nicolas Thon.

Die Presse hat doch vielfach unsere Jubiläumsinformation in verschiedenen Beiträgen über das Folkeboot gebracht. Das war eine gute Resonanz. Die Arbeit zeigt also Früchte. Und die eigentlichen Groß-

ereignisse stehen noch an: Die 75. Jahr-Feier zum Goldpokal in Kerteminde und die Feier im SVSt zur Berliner Meisterschaft vom 30.9. bis zum 2.10.17. Ich hoffe, viele von Euch, hier oder da begrüßen zu können.

Euch allen einen hoffentlich

schönen Sommer mit tollen Törns und faire Regatten.

Eurer 1. Vorsitzender

Johannes Thaysen



## Inhalt

### 75 Jahre Folkeboot

Das Boot der Dänen .....	4
Folkeboottreffen in Arnis 2017 .....	8
Wie die Schleisegler auf das Folkeboot kamen .....	10

### Sport

Tegeler Auftakt 2017 .....	12
Schleipokal – und es war sehr kalt .....	12
Glücksburger Pokalregatten .....	14
1–2–3. Kieler Woche – „... mehr Kiel geht nicht“ .....	15

### After Sail

Wie FOLKER BOOT zu seinem Namen kam .....	17
Meeresatlas goes public .....	17

### Fahrten

Segelsommer 2015 - Teil 3 .....	18
Mit dem Folkeboot von Bergen nach Tromsø .....	24

### Flottentalk

Nord – Gotlandformel .....	30
Nord – Schnell Folkeboot fahren bei wenig Wind! .....	32
Süd – Regelseminar für die Flotte Bodensee .....	34

Vorstand und Flottenkapitäne der DFV .....	35
Impressum .....	35



Wir sind auch auf Facebook  
[www.facebook.com/folkeboot](http://www.facebook.com/folkeboot)





Foto: Folkeboot-Fotoausstellung Udo Thomas / Michael Müller



# Das Boot der Dänen

von Christian Jungblut

*Der Däne Arly Kaae, 83, sucht einen würdigen Nachfolger für sein geliebtes Folkeboot. Er bietet es einem deutschen Segler an, wohl wissend, dass der schon eins hat. Was nun? Ein tiefer Blick in die Seelen zweier Folke-Liebhaber.*

Lange blickt er dem Boot nach, das sich in der leichten Brise aus dem Hafen von Aarhus schiebt: HAVFRUEN, sein Folkeboot. Nahezu ein halbes Jahrhundert lang hat er es im Sommer unter seinen Füßen und im Winter unter seinen Händen gespürt. Jetzt segelt der Deutsche mit ihm davon.

Arly Kaae schweigt. Nur das Boot sieht er, alles andere ist weg. Zur HAVFRUEN hat er ein ähnliches Verhältnis wie früher sein Großvater auf dem Bauernhof zu einem guten Arbeitspferd. Er schätzt es. Man könnte sogar sagen, er liebt es. Tag für Tag, Stunde um Stunde hat er es über Jahrzehnte hinweg jeden Winter gepflegt.

In dieser Hingabe liegt auch der Grund, weshalb Arly vor zwei Jahren beschloss, sich von seiner HAVFRUEN zu trennen. Er war gerade 83 geworden, und seine Kräfte hatten sehr nachgelassen. Beim Segeln konnte er das Boot noch gut beherrschen. Aber es mit der nötigen Pflege zu versorgen, das war ihm nicht mehr möglich. Hatte er sich aufgerafft, im eiskalten Schuppen am Boot zu arbeiten, verließ ihn schon der Mut, sobald er unter dem Rumpf stand. Ihm fiel das Schleifen so schwer, dass er das Holz nur noch an den Stellen überpinselte, wo Lack oder Farbe abgeblättert waren.

Arly Kaaes ältester Bruder Ove, der als Tischler auf der Skibsværft von Svendborg arbeitete, hatte 1969 die HAVFRUEN in seiner Freizeit gebaut. Bereits neun Folkeboote waren so im Schuppen hinterm Haus entstanden. Sie alle galten als hölzerne Kleinode – und als Renner.

Das zehnte taufte Arly auf HAVFRUEN – nach der Meerjungfrau im Märchen von Hans Christian Andersen. Doch vielleicht auch nach zwei meist lachenden und



manchmal sich kammelnden Meerjungfrauen, die er selbst an Bord hatte: seine beiden Töchter Helle und Ida, damals Teenager mit blonden langen Haaren, die es liebten, sich auf dem Vordeck zu sonnen.

Und dann, mit 83, soll das alles vorbei sein? Viele Bilder gehen Arly Kaae in der letzten Zeit durch den Kopf. Er sieht dieses Folkeboot, das er mit seiner gerade verstorbenen Frau jahrzehntelang gesegelt hat, wie in einem Film. Einem, der kein Ende nehmen will. Wenn er beim Heute angekommen ist, beginnt er in Gedanken wieder von vorn. Ein Leben mit dem Boot kann für ihn nicht einfach aufhören.

Aber Arly schafft es nicht mehr, für seine HAVFRUEN zu sorgen. Wem also soll er sie geben? Seine Töchter, beide verheiratet, haben eigene, weitaus größere und komfortablere Schiffe. HAVFRUEN soll jemand bekommen, der ihren wahren Wert erkennt. Das Boot für möglichst viel Geld zu verkaufen ist Arly unwichtig. Er will nur, dass es weiterhin gepflegt wird. Und in Dänemark bleibt.

Für ihn gehört dieses Folkeboot zur dänischen Kultur, so wie die Runensteine von Jelling, die man auch niemals weggeben würde. Boote hatten doch im Inselreich sogar eine sakrale Bedeutung: Adelige Wikinger ließen sich einst darin beisetzen.

Arly Kaae und seiner Tochter Ida fällt dann aber irgendwann dieser „Tysker Mikkael“ ein: Michael Müller, der deutsche Fotograf, den sie bei Klassikerregatten in Svendborg immer wieder getroffen haben. Der Hamburger besitzt zwar ein loses Mundwerk, wirkt aber nicht wie die meisten Deutschen, die sie sonst kennen. Er ist eher leise. Und er ist ein Folkeboot-Enthusiast, regelrecht vernarrt in das skandinavische Volks-Kiel-schiff. Ja, Tysker Mikkael würde sich sicher gut um HAVFRUEN kümmern, denken die beiden. Allerdings: Er hat schon ein Folkeboot, sogar einen jener besonders schönen Lind-Bauten aus Middelfart.

Michael wiederum kennt die HAVFRUEN nicht nur vom Segeln, er weiß auch um deren Geschichte. Einige Jahre zuvor hat ihm ein Segelfreund Schwarzweiß-Fotografien aus den Sechzigern gezeigt: Bilder, auf denen Ove Kaae beim Bau der HAVFRUEN zu sehen ist. Besonders eines beeindruckt Michael. Es zeigt, wie das Boot durch die Stadt Svendborg über das Pflaster zum Wasser gezogen wird, mit dem Kiel auf einer Planke stehend, von vier Männern seitlich gehalten.

Für Michael Müller ist es, als halte er den



Die Fotos in diesem Artikel stammen aus der Folkeboot-Fotoausstellung Udo Thomas / Michael Müller.

Seine Leidenschaft für das schöne Nordische Folkeboot bringt Michael nicht nur in den Fotos für diesen Artikel zum Ausdruck. Bis zum 01.10.2017 kann man im Danmarks Museum for Lystsejlad in Svendborg seine Fotos in der Jubiläumsausstellung sehen. Weitere Infos unter [www.lystsejlad.dk](http://www.lystsejlad.dk)

Anfang eines Fadens in der Hand. Es interessiert ihn, wie das Ende aussieht. Als er einmal in Aarhus Arly Kaae trifft, lässt er sich alles über dessen Boot, dessen Leben erzählen. So taucht er nach und nach ein in die Welt der dänischen Segler-Familie.

Arly ist in dem kleinen Dorf Kjædeby im Südteil der Insel Langeland aufgewachsen. Der Vater ist Tischler, wie später auch sein Sohn Ove, und baut in der Freizeit Musikinstrumente für seine Kinder, für Arly ein Cello. Fünf sind sie, zwei Schwestern und drei Brüder, die ein kleines Orchester bilden. Doch die meiste Zeit sind die Kinder draußen.

Nur ein paar hundert Meter sind es bis zum Wasser, wo die Smakkejolle VIVO liegt, die der Vater ebenfalls für die Kinder gebaut hat: ein traditioneller, an die fünf Meter langer Spitzgatter aus Holz mit Sprietsegel und Fock. Auf VIVO erkunden die Kinder die Inselwelt. Die See wird für Arly etwas so Selbstverständliches wie die Luft oder der Himmel. Ebenso selbstverständlich ist es für ihn, ein Boot zu besitzen.

Michael Müller dagegen wächst nicht an der See, sondern tief im Süden Deutschlands auf. Das Wasser entdeckt er erst mit

16, am Haselbachstausee bei Ellwangen, einem von Wiesen und Tannen gerahmten Teich, auf dem er segeln lernt. Sein erstes Boot ist eine kleine Duo-Jolle, dann wechselt er zu einem Sportkatamaran, bis er, mehr durch Zufall, zu einem Folkeboot kommt: ein schönes hölzernes Schiff aus nordischer Föhre, das ihm anfangs riesig erscheint.

Mit der KOKYTA beginnt für Michael das richtige Segeln. Und das betreibt er mit fast wissenschaftlicher Gründlichkeit. Es geht ihm nicht so sehr um die Pflege. Da hat er als Tischlersohn anderen Holzbooteignern einiges voraus. Es ist das Segeln selbst, das er zu perfektionieren versucht.

Michael ist ständig im Regatta-Modus, worüber sich Seglerfreunde manchmal mokieren, allerdings auch mit einem Anflug von Respekt. Während sich andere im Cockpit entspannt zurücklehnen, gilt seine volle Aufmerksamkeit stets der Pinne, den Schoten und Streckern. Nicht einmal lässt er etwas schleifen.

Als Arly Kaaes Tochter Ida ihm schließlich den Vorschlag überbringt, die HAVFRUEN zu übernehmen, ist das für Michael wie das Angebot, in diese dänische Seglerfamilie einzutreten. Es hat fast die Wirkung



Foto: Folkeboot-Fotoausstellung Udo Thomas / Michael Müller

75 Jahre Folkeboot

eines Ritterschlags auf ihn, der nicht in die Bootswelt hineingeboren worden ist, sondern sich mühevoll alles Wissen aneignen musste.

Ein Wissen, das Arly und andere in jungen Jahren wie die Atemluft aufgesogen haben. Nicht, dass Michael die Dänen darum beneidet. Aber er will gern dazugehören, will aufgenommen werden in diese Runde von Seglern, für die das Boot fast so etwas ist wie eine zweite hölzerne Haut. Segler, die ihre Schiffe fühlen und mit ihnen in einer Art Symbiose leben. Wenn es Zentauren in Griechenland gab, dann könnte es hier in Dänemark doch auch Bootmenschen geben!

Das ehrende Angebot bringt Michael Müller dennoch in Bedrängnis. An der HAVFRUEN gibt es einiges zu tun, wie er bei einem Besuch in Aarhus feststellen muss. Seine KOKYTA hingegen ist total in Schuss. Außerdem: Zwanzig Jahre besitzt er bereits sein Boot und kennt jeden Winkel sowie jede Eigenschaft ganz genau. Und ausgerechnet jetzt soll er es verkaufen? An einem Tag denkt er nein. Am nächsten ja. Am übernächsten wieder nein, und so fort, monatelang.

Natürlich geht es nicht um eine vernünftige Entscheidung. Die wäre einfach: die KO-

KYTA behalten. Michael ist im Schwanken der Gefühle gefangen, in einer Endlosspirale des Gegeneinander-Abwägens, wo es eigentlich nichts zu vergleichen gibt: die Bindung zu seiner KOKYTA gegen die Aussicht, ein Erbe anzutreten, das ihn zum Mitglied dieser Tafelrunde dänischer Klassikersegler machen würde.

Für alle, außer Michael selbst, scheint es dagegen längst ausgemacht, dass er Arlys Boot übernimmt. Als er nach Svendborg reist, klopfen ihm dort Segler auf die Schulter und begrüßen ihn als neuen HAVFRUEN-Eigner. Ebenso ergeht es ihm wenig später in Aarhus. Bei einem Clubfest bringt die Runde ein Extra-Skål auf ihn aus und wünscht ihm viele, viele schöne Jahre mit HAVFRUEN.

Michael lächelt zu alledem sein warmes Lächeln, hält keine Widerrede – und stürzt nur noch tiefer ins Dilemma. Um sich etwas daraus zu lösen, will er zuerst einmal ermitteln, ob überhaupt jemand bereit ist, für seine KOKYTA 10.000 Euro zu zahlen. Eigentlich ein Angebot, das die meisten eher ausschlagen würden.

Insgeheim hofft er wohl, keinen Käufer zu finden. Warum sonst stellt er nicht alle Arbeiten am Boot ein, sondern pflegt es, als wolle er noch weitere 20 Jahre damit

segeln? Doch eines Tages im Herbst ist es so weit. Er ruft einen Freund an und sagt mit flacher Stimme: „Ich habe KOKYTA verkauft.“ Es entsteht eine lange Pause. Michael schluckt tief.

Die Nachricht kommt für Arly Kaae unerwartet. Insgeheim hat er wohl auch nicht auf einen schnellen Verkauf gehofft. Schließlich ist er ja noch kräftig genug, seine HAVFRUEN zu segeln.

Doch dann muss er sich eingestehen, dass er wirklich nicht mehr in der Lage ist, sie im Winter klarzumachen. Wieder und wieder sagt er sich das, bis er endlich innerlich bereit ist, sein Boot Michael zu überlassen. An einem Maitag fährt der nach Aarhus, um die HAVFRUEN zu überführen. Es ist kalt und grau. Zum ersten Mal schläft Michael im neuen, noch fremden Boot. Alles ist anders als in seiner KOKYTA.

Am darauffolgenden Morgen geht er zu Kaaes Haus, wo auch dessen beide Töchter Ida und Helle sowie deren Männer und ein Freund beim gemeinsamen Frühstück sitzen. In wenigen Wochen wird Arly Kaae seinen 85. Geburtstag begehen.

Als Michael ihn sieht, erschrickt er. Arly hat Leberkrebs, ist durchscheinend und dürr geworden. Doch dann erzählt er am Frühstückstisch ganz angeregt, wie sein Vater einmal eine Violine gebaut hat und das Kinderquintett auf dem Bauernhof musizierte. Er erzählt von seiner Liebe zu den Komponisten Mahler und Wagner. Und er erzählt von seiner HAVFRUEN, von den vielen Törns, die er zusammen mit Frau und Töchtern unternommen hat. Und Ida ergänzt: „Für Vater war HAVFRUEN wie ein Kind. ‚Wie schön sie ist‘, hat er immer wieder stolz gesagt.“

Nach dem Frühstück legt Michael ab. Mit leichtem achterlichem Wind segelt er aus dem Hafen von Aarhus hinaus. Arlys Töchter Ida und Helle laufen bis zum Ende der Mole voran. Ihr Vater aber bleibt nahe dem Ufer stehen. Michael winkt ihm zu, als er vorbeisegelt. Arly jedoch bleibt reglos und schweigt.

Mit den Augen folgt er dem Boot, das kleiner und kleiner wird. Am Ende des Hafenbeckens dreht es nach Steuerbord hinter die Mole ein. Stumm sieht er seiner HAVFRUEN nach. Als das Boot schon längst verschwunden ist, blickt er immer noch zur Mole.

Drei Wochen darauf, kurz nach seinem 85. Geburtstag, stirbt Arly Kaae.





# Folkeboottreffen in Arnis 2017

von Björn Ole Pfannkuche LOTTE

Mike von Klassisch am Wind hatte uns schon vor Monaten eingeladen. Er hatte Werbung auf seiner Website und in unzähligen Gruppen sozialer Netzwerke gemacht und es gab (obwohl er ja ein ganz böser Vercharterer mit kommerziellen Absichten ist) sogar einen Beitrag in den Folke-News: Vom 19. bis 21. Mai 2017 ist Folkeboot Treffen in Arnis.

Im Jahr des 75-jährigen Folkeboot Jubiläums wollten wir uns dieses Event natürlich nicht entgehen lassen, zumal es in den vergangenen Jahren immer eine tolle Feier mit bester Stimmung war. So steuerten Robbi und ich am Freitagmittag unsere alte Dame aus dem Hafen von Wackerballig und alles schien zu stimmen – die Sonne wärmte, die Wetterprognose war gut und ein leichter Wind schob uns ohne Motorhilfe aus dem Hafen. Die ersten drei Meilen machten wir gute Fahrt, aber als wir knapp südlich vom Leuchtturm Kalkgrund waren, verschwanden Turm und Land aus unserem Blick: Nebel. Innerhalb von Minuten fiel die Sicht auf unter 50 m und anstelle der wärmenden Sonne spürten wir auf unseren Gesichtern den kalten Hauch der Nebelschwaden. Schon bald bildeten sich an unseren Nasen sowie an jedem Tau, dem Segel und allen anderen hervorstehenden Bootsteilen kleine Tropfen und um uns herum war bleierne Stille.



Die POMMERY ist aus Eckernförde angereist

Gleichzeitig schloß der Wind ein und so entschieden wir uns, unter Motor die Abkürzung über den Kalkgrund zu nehmen. Schnell erreichten wir die angepeilte Kabeltonne auf der Ostseite und so plötzlich, wie sie aus dem Nebel aufgetaucht war, war sie auch wieder hinter uns verschwunden. Unser Weg bis Schleimünde war dann ein Wechsel zwischen langsamem Segeln im fahlen Licht der sich mühsam durch den Nebel kämpfenden Sonne und Strecken unter Motor durch dichtere Nebelbänke mit absoluter Flaute.

Kurz vor Schleimünde klarte es dann etwas auf und so liefen wir bei immer besser werdendem Wetter in die Schlei. Vorbei an der Lotseninsel und Maasholm steuerten wir den Hafen von Henningsen & Steckmest in Grauhöft an, hier wollten wir uns mit Erik und dem Rest der Besatzung von POMMERY zum Grillen treffen. Leider war aber auch in Eckernförde Nebel und kaum Wind, eine schlechte Kombination mit dem schwachen Motor und dem späten Start von POMMERY. So wurde es fast 22:00 Uhr, bis der rote Rumpf in der Ferne sichtbar wurde. Erik hatte wieder das Rennfieber gepackt und zusammen mit HAVFRUEN lieferte sich

POMMERY ein Duell bis zum Hafen.

Trotz aller Unwetterwarnungen blieb es in Grauhöft trocken und so versammelten sich die Crews von POMMERY, HAVFRUEN, LOTTE und LILL, die in Grauhöft ihren Heimathafen hat, zum stimmungsvollen „Vorglühen“ für das Treffen am Samstag. Das Grillgut war schon lange in unseren Bäuchen und auch die Biervorräte am Grillplatz gingen zur Neige, als das Wetterleuchten um uns immer stärker wurde – die Gewitterfront erreichte die Schlei. So verholten wir uns kurzerhand auf das Boot mit dem größten Biervorrat und während es draußen blitzte und donnerte, während einige Böen den Regen peitschten, saßen acht vergnügte Folkebootsegler unter der Kuchenbude von POMMERY.

Am Samstag hatten wir viel Zeit, denn von Grauhöft bis Arnis ist es nicht weit und der erste Programmpunkt war für 14:00 Uhr angesetzt: die Regattavorbereitung. In den vergangenen Jahren hatte die kleine Folkebootregatta immer am Sonntag stattgefunden, mit dem Erfolg, dass viele Wochenendsegler bereits wieder abgereist waren. Daher sollte die Wettfahrt in diesem Jahr bereits am Samstag, vor der großen Party, durchgeführt werden.

Mit der Zeit füllte sich die Kranpier in Arnis und pünktlich zum



Dara Mc Namara und The Sailing Bassmann sorgen für beste Stimmung

Briefing waren knapp 15 Boote vor Ort. Um die Wettfahrt nicht durch die Enge von Arnis laufen zu lassen, wurde die Startlinie zwischen die Tonnen des ersten Paares nach der Enge gelegt und so liefen gegen kurz nach 14:00 Uhr alle Boote bei bestem Wetter aus dem Hafen. Bei westlichen Winden von 4 bis 5 Bft. erreichten wir schnell den Startpunkt und als Startschiff gab LOTTE um 15 Uhr das Signal zum Beginn des Rennens. Hoch am Wind kreuzten die Boote in Richtung Lindanis und schnell zog sich das Feld auseinander – die meisten Teilnehmer waren eben keine Regattaprofis.

Zu unserem eigenen Erstaunen schlug LOTTE sich sehr gut, obwohl wir doch einige Patzer beim Segeln machten, um für die Fotodokumentation eine bessere Position zu erreichen. LOTTE ging im vorderen Drittel des Feldes um die Wendetonne, aber dann zog einer nach dem anderen an uns vorbei ... Da halfen weder das Ausbaumen, noch Robbis Verrenkungen auf dem Vordeck – mit unserer Fahrtenausrüstung sind wir einfach zu hecklastig. Wasser, Kraftstoff, der großen Motor, die schweren Anker, der massive Mahagoniausbau und das Gewicht des Skippers sind einfach nicht





konkurrenzfähig gegenüber fast leeren Rennschüsseln wie POMMERY.

Wenigstens blieben dieses Mal die Spottkommentare der anderen Segler aus – diese Veranstaltung ist wirklich offen für jeden und die Spaßregatta trägt ihren Namen zurecht. Auf dem Folkeboot Treffen geht es wirklich um die Freude an und mit dem Boot und auch wir als Fahrtensegler werden nicht so weggebissen wie bei der Klassenvereinigung.

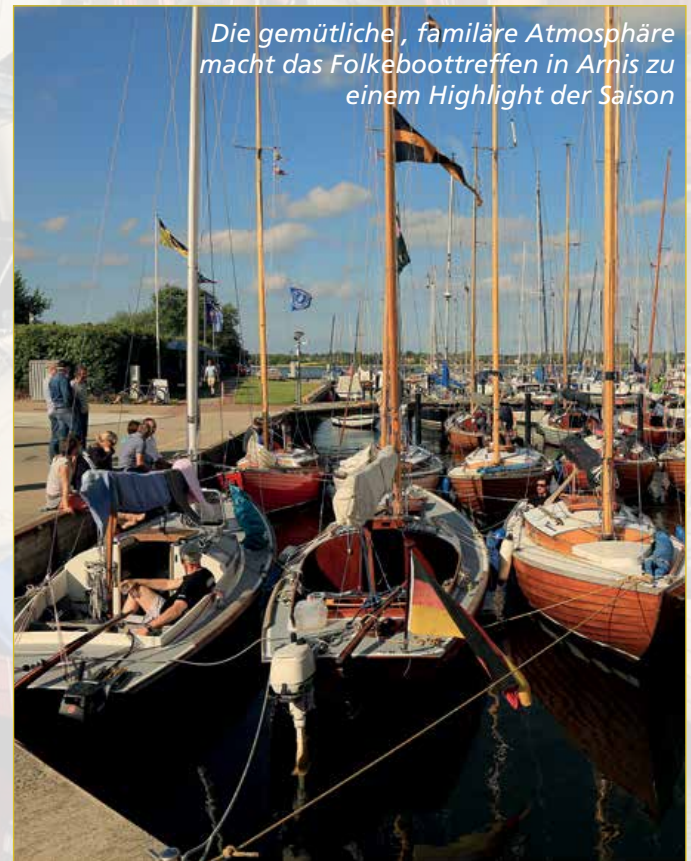
Noch während die Regattateilnehmer ihre Boote im Hafen vertäuten, kamen weitere Folkeboote hinzu und so wuchs die Zahl auf über 20 vor der Verlosung des Regattapreises. Verlosung ist genau das richtige Wort, denn anstelle einer Verleihung des Preises an den ersten, zweiten oder n-ten Platz wurde er unter allen teilnehmenden Booten verlost. Niklas, der Junior von Klassisch am Wind, zog den Namen aus einer stilechten Skippermütze: LORD JIM.

Thomas nahm den Preis entgegen, einen Print aus der Fotoausstellung „75 Jahre Folkeboot“ im dänischen Sportbootmuseum in Svendborg. Die beiden Fotografen Michael und Udo haben dort in beeindruckender Weise das Leben auf und mit verschiedenen Folkebooten ausgestellt und man bekommt sehr persönliche Eindrücke von dem, für was das Folkeboot mal konzipiert war: ein Segelboot für die ganze Familie.

Danach ging es zum Grillen und während sich viele (vor allem auch ganz kleine) Hände um unser leibliches Wohl kümmerten, war Zeit für Gespräche mit alten und neuen Freunden. Gegen 20:00 Uhr begannen dann Dara McNamara und Claus Aktoprak, der Sailing Bassman, alle Anwesenden mit Gitarre, Gesang und Kontrabass in ihren Bann zu ziehen – eine Kombi die schon vor drei Jahren beim ersten Treffen ihre Wirkung beim Publikum nicht verfehlt hatte.

Bei uns war es auch wie in den letzten Jahren: Nachdem wir satt und der Lautstärke etwas überdrüssig waren, fanden sich einige Crews auf und um POMMERY zusammen. Bier, Wein, Gin und guter Whiskey lockten immer weitere Gäste an. So saßen wir bis tief in die Nacht, bis auch dem letzten fast die Augen zufielen und alle auf ihre Boote verschwanden.

Was wäre ein Folkeboot-Treffen in Arnis ohne das gemeinsame Frühstück von sehr müde wirkenden Seglern? Während die ersten sich schon auf den Rückweg machten, während Mike und Nicolas noch die Bühne abbauten und während die Sonne immer höher stieg, sammelten sich die Crews von POMMERY, LOTTE, TADORNA und RED BULL zum Brunch. Die Tradition sieht vor, dass die Reste vom Feste gemeinsam vernichtet werden, und so brutzelten schon Würstchen in der Pfanne, als von allen Booten noch anderes Essbares und vor allem Kaffee gebracht wurden.



Die gemütliche, familiäre Atmosphäre macht das Folkeboottreffen in Arnis zu einem Highlight der Saison

75 Jahre Folkeboot

Dann ging alles irgendwie ganz schnell und plötzlich waren alle schon wieder auf dem Wasser. Bei bestem Wind ging es mit hunderten anderer Booten die Schlei hinab und der Ostsee zu, erst hinter der Lotseninsel nahmen fast alle unterschiedliche Kurse. Bei brennender Sonne und bestem Segelwind erreichten wir schnell den Leuchtturm von Kalkgrund und dann ging es mit knapp 7 Knoten in die Geltinger Bucht.

Die rasante Fahrt war der krönende Abschluss eines phantastischen Wochenendes, für das ich an dieser Stelle nochmal allen ganz herzlich danken möchte: den Organisatoren Mike, Katja und Nicolas, den Musikern Dara McNamara und Claus Aktoprak, den Preisstiftern Michael und Udo sowie allen Teilnehmern und Helfern – zusammen macht Ihr das Folkeboottreffen in Arnis zu einem tollen Event für alle Segler und Liebhaber von Folkebooten, wir kommen nächstes Jahr wieder!

Fotos von Björn Ole Pfannkuche und Robert Patzwald

## Fahrtenbeauftragte(r) gesucht

Die DFV sucht eine(n) Fahrtenbeauftragte(n) zur Betreuung des Fahrtenbereichs. Optimalerweise sollte diese Person auch Folkebootfahrtensegler(in) sein oder das werden wollen. Zu den Aufgaben gehört die Betreuung des Fahrtenbereichs (Organisation von Treffen, Geschwaderfahrten und Winterveranstaltungen). Kontaktpflege zu Fahrtenorganisationen wie des FKY und Verchartern. Unterstützung des Pressewarts bei der

Artikel- und Anzeigenaquisierung für den Fahrtenbereich. Teilnahme an Vorstandssitzungen und der JHV der DFV. Interessenten melden sich bitte beim 1. Vorsitzenden Johannes Thaysen, johannes@thaysen-sl.de oder mobil: 0170 3875161.





## Damals war's: Wie die Schleisegler auf das Folkeboot kamen

von Johannes Thaysen WAUPEE F GER 870

Von den vielen Schleisegler, die nach dem Krieg den Segelsport wieder aktiv betrieben, leben nur noch Wenige. Unter ihnen sind Hartmut Kauffmann und Peter und Gesine Liesegang. Die folgenden Ausführungen beruhen auf Gesprächen mit diesen Folkebootveteranen.

Anfang der 50er Jahre erfuhren die Segler an der Schlei vom Folkeboot. Besonders das Verhalten des Bootes in der Ostseewelle wurde allseits gelobt. Als die Dänen erstmalig 1953 vor Schleimünde im Folkeboot aufkreuzten, war es passiert: Dieses Boot wollen wir haben, so die Schleisegler, die bisher überwiegend den Jollen- oder Schleikreuzer bzw. Knarr-Boote segelten.

1957 wurde das Boot mit der Segelnummer DK 12, das 1946 in Aarhus gebaut worden war, aus Veilje an die Schlei verholt. Das Schiff begeisterte sofort alle, sodass bereits ein Jahr später ein gewisser Dr. Margens bei der Vertens Werft in Winning, die bisher hauptsächlich Schleikreuzer gebaut hatten, ein Folkeboot-Neubau in Auftrag gab. Weniger gut betuchte Segler gingen aber anders vor, um an das begehrte Boot zu kommen: Sie kauften in Dänemark den Rumpf nebst Deck ohne Innenausbau. Diesen verichteten sie in Eigenregie. So hat es auch Peter Sacht gemacht, als er für 6.000 Mark einen Lindt-Bau in Middelfahrt ohne Mast erwarb. So musste der lange Seeweg erst einmal motort werden, um in die Schlei zu gelangen.

Als ein Folkeboot die jährlich stattfindende Regatta rund um Fünen gewann, stieg das Ansehen des Folkebootes als Regattaschiff weiter an. Ab Ende der 50er Jahre nahmen auch viele Dänen an der Kieler Woche teil und gewannen diese regelmäßig. Das konnten die Schleisegler nicht lange hinnehmen und beteiligten sich fortan an den Regatten in Hadersleben, Apenrade, Sonderburg und anderen Revieren in Dänemark sowie in Eckernförde und Kiel in Deutschland. Trailern war zu dieser Zeit ein Fremdwort: Zu den Regatten wurde regelmäßig gesegelt. Nur die Berliner, die 1962 in das Geschehen an der Ostsee eingriffen, mussten ihr Boot aus dem damaligen Westberlin trailern. Zwischen den Regatten fanden regelmäßig Zubringerwettfahrten, z.B. nach der Kieler Woche an die Schlei, zusammen mit den Dänen statt. In dieser Zeit verbrachten die Segler viele Stunden und Tage auf ihren Booten und es entstanden zwischen den Männern und auch zwischen den





Ehefrauen intensive Freundschaften. Gemeinsame Zeit verbringen hieß natürlich auch gemeinsam feiern. Genau das, was uns heute an der Küste oft fehlt, wurde damals intensiv praktiziert.

Aber nicht nur lokale Regatten, sondern zum Beispiel auch die inoffizielle Weltmeisterschaft der Folkeboote, der Goldpokal, 1975 in Malmö, wurden von den Schleiseglern Christian Kühl, Jörg Thoben und Walter Muhs erfolgreich bestritten.

Es wurde erzählt, dass auf dem Rückweg von Malmö die Sicht so schlecht war, dass die Segler trotz der neben dem Kompass aufgehängten Petroleumlampe den Kurs nicht richtig ablesen konnten, sodass anstatt in die Schlei hinein zu segeln, Eckernförde angesteuert wurde.

Ein herausragendes Ereignis war 1986 die Teilnahme von Peter Liesegang an der Regatta in der San Francisco Bay.

Unvergessen sind auch weite Fahrtentouren nach Norwegen in den Oslo-Fjord in die dortige Schärenwelt oder nach Mastrand in Schweden. Weiterhin wurden Herbsttouren rund um Aerö unternommen.

Diese Zeit des Folkebootsegelns an der Schlei und in der Ostsee ist nunmehr Vergangenheit. Gleichwohl lebt sie weiter in vielen guten Erinnerungen, Anekdoten und Döntjes, die allesamt das tolle Lebengefühl der Segler mit ihren Booten wiedergeben.



Fotos: Archiv Flotte Schlei (Kauffmann)

## Diese DFV-Artikel sind über den Kassenwart erhältlich:



Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung erteilt haben, bestellen am besten telefonisch unter der Rufnummer 040 / 8 80 48 24, Mo. – Fr. zwischen 18.00 und 19.00 Uhr. Der Betrag wird nach Versand abgebucht.

- |   |                    |      |       |
|---|--------------------|------|-------|
| 1 | Anstecknadel       | Euro | 12,00 |
| 2 | Folkebootstander   | Euro | 9,50  |
| 3 | Folkebootaufnäher  | Euro | 7,50  |
| 4 | Autoaufkleber      | Euro | 1,50  |
| 5 | Jubiläumsaufkleber | Euro | 1,00  |

Mitglieder, die uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden gebeten, den Betrag auf das Folkebootkonto bei der Deutschen Bank AG Kiel (BIC DEUTDEDB210, IBAN DE34 2107 0024 0035 1916 00) zu überweisen. Die Überweisung gilt dann als Bestellung.

Alle Preise verstehen sich pro Stück sowie inklusive Porto und Verpackung.

Bestellungen bitte beim Kassenwart:  
Norbert Schlöbhm, Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg



# Tegeler Auftakt 2017

von Martina Klemmt JUMBO F GER 1133

Die Serie begann am ersten Wochenende kalt mit umspringenden mittleren Winden und endete wärmer mit flauen umspringenden Winden am zweiten Wochenende.

Dazwischen am ersten Mai: Starkwindtraining mit Andy Blank und Crew. Lehrreich, das „Trockentraining“ zum Umstecken des Fockbaums am Steg, anstrengend das Manövertraining auf dem Wasser und erkenntnisreich die anschließende gemeinsame Videoauswertung bei Kaffee und Kuchen. Wir haben alle davon profitiert. Danke dafür!

Schwierige Verhältnisse für uns zum Regattieren, schwierige Verhältnisse auch für den Wettfahrtleiter. Revier und Windbedingungen können wir nicht ändern, aber der Wettfahrtleiter hat es in der Hand die Bahn anzupassen. Ausgiebiges „Straßenbahnfahren“ oder eine Offset-Tonne in der Abdeckung einer Insel mit der früh erkennbaren Folge, dass nur drei Schiffe das Zeitlimit schafften, hätte nicht sein brauchen.

Am besten mit den Verhältnissen kam F GER 955, Kiwi mit Tochter Yvonne Sommer und Stefan Göbel klar. Weitere Ergebnisse hier: <http://www.folkeboot-berlin.de/TegelerAuftakt-F.pdf>.

Wie oft schon haben wir gesagt, dass wir nicht mehr nach Tegel fahren und sind dann doch immer wieder hingefahren. Ein besseres Training, als den Tegeler Auftakt gibt es nicht. Nirgends fährt man mehr Manöver in so kurzer Zeit und auf engem Raum, nirgends hat man sich auf widrigere Winde einzustellen.

Klar, das machen wir nächstes Jahr wieder!

„Ein besseres Training, als den Tegeler Auftakt gibt es nicht.“



Die erste Kreuz.



An der Leetonne.

Fotos von Martina Klemmt

# Schleipokal – und es war sehr kalt

von Jürgen Breitenbach TILL F GER 417



Fotos von Axel Emmermann

Meine Terminplanung lies in diesem Jahr, bedingt durch zwei familiäre Großereignisse, keine Regatten im Mai zu. Aus diesem Grund hatten wir uns trotz einiger Bedenken wegen des doch sehr frühen Termins, 29. - 30. April, entschlossen, am Schleipokal 2017 teilzunehmen.

Gemeldet hatten 21 Teilnehmer, gestartet sind dann aber nur 18. War daran doch das winterlich angesagte Wetter schuld? Immerhin fanden 3 dänische Folkebootsegler den Weg an die Schlei.

Wir sind am 29. April um 9:00 Uhr aufgelaufen, es regnete leicht und wir hatten 6 Grad Celsius (gefühlte wie 0 Grad). Es wurde pünktlich um 11:00 Uhr gestartet, bei einem NW-Wind um die 8 Knoten. Die strategische Entscheidung, unter die bevorzugte Küste



Richtung Borgwedel zu segeln, oder dem Wetterbericht zu glauben und auf rechtsdrehende Winde zu setzen, war schwierig. Wir entschieden uns, unter die Küste zu segeln, was letztlich falsch war. Schon am Start drehte der Wind 20 Grad nach rechts und dann langsam weiter. Da unsere Entscheidung falsch war und auch noch unsere Fockwisch am Start ihren Geist aufgab, landeten wir im Mittelfeld.

In der zweiten Wettfahrt hatte der Wind dann auf ca. 6 Knoten abgenommen und wehte aus NO. Schwierig war es, die extrem drehenden Winde richtig zu erwischen, aber wir wurden besser und landeten im ersten Drittel. Mit dem NO-Wind blieb es sehr frisch und ich zog in der Wettfahrtpause meinen dritten Pullover unter das Ölzeug.

Das dritte Rennen war von abnehmenden und stark drehenden Winden geprägt, wobei der NO-Wind eine lange Bahn erlaubte. Hatte der Wetterbericht mit der Drehung des Windes recht, so stimmte die Vorhersage einer Abnahme des Windes auf Null zum Glück nicht.

Zurück in Schleswig wurde erst einmal die defekte Wisch repariert. Die Rückholfeder war gebrochen und konnte zum Glück mit einer Spitzzange wieder funktionstüchtig gemacht werden. Die Fockwischen auf dem Kajütdach habe ich mir vor drei Jahren montieren lassen. Ich scheine hier ein Montagsprodukt erwischt zu haben. Neben dieser gebrochenen Rückholfeder, waren schon dreimal der kleine Sicherungsring und einmal der große Sicherungsring gebrochen. Bei einem Bruch des kleinen Sicherungsringes ging zu allem Übel auch noch die Kurbel über Bord.

Danach ging es zum „Sozialen“ ins „Leck“. Dort mussten sich alle Teilnehmer erst einmal aufwärmen, bevor die leckeren Spaghetti und das Bier schmeckten. Mit einem regen Austausch über die zurückliegenden Erlebnisse klang ein ereignisreicher Segeltag aus.

Am nächsten Tag war es zwar nicht viel wärmer, aber die Sonne schien bei einem Ostwind, der mit ca 12 Knoten wehte. Die Windrichtung erlaubte eine sehr lange Bahn, was von der Wettfahrtleitung auch ausgenutzt wurde. Ein Probeschlag zeigte wieder die Seite unter Borgwedel bevorzugt. Die Erfahrungen der letzten Jahre sprachen aber für die andere Seite der Kreuz. Wir entschieden uns für die linke Seite, starteten am Leefass und konnten an diesem Tag im Spitzenfeld segeln. Das war schon eine tolle Sache, bei dem Wind um 12 Knoten und nur kleiner Welle die Bahn abzusegeln. Am Ende reichte es im Gesamtergebnis für Platz 4.

**Die Besten gewinnen Holmegaard Biergläser:  
„Hiermit wird an eine langjährige Schleswiger  
Tradition angeknüpft, was ich toll finde!“**

Bei der Preisverteilung war die Überraschung dann groß, als Preise gab es wieder die beliebten Holmegaard Biergläser! Hiermit wird an eine langjährige Schleswiger Tradition angeknüpft, was ich toll finde!

Mein Fazit des Schleipokals:

Auch bei geringerer Beteiligung als in den letzten Jahren, war ein Spitzenfeld am Start. So erfolgten die Wettfahrten auf einem seglerisch sehr hohen Niveau.

Die Wettfahrtleitung hat einen sehr guten Job gemacht, die Bahnen optimal ausgelegt, die Bahn bei drehenden Winden entsprechend geändert und viele Frühstarter erkannt.

Die Schleswiger Folkebootsegler zeigten sich wie immer als rührige Gastgeber. Nur den Wettergott konnten sie nicht beeinflussen, um etwas angenehmere Temperaturen zu erwirken.

[www.segel-bilder.de](http://www.segel-bilder.de)

## Außenansicht – ein dänischer Mitsegler berichtet von den Glücksburger Pokalregatten

von Flemming Palm *SOFIE DEN 672* / Übersetzung aus dem Dänischen von Vincent Büsch

Als Gast auf dem schicken und gut durchdachten Folkeboot *SOFIE* von Per Røssel nahm ich dieses Jahr an den Glücksburger Pokalregatten teil. Mein Bericht fällt irgendwie durchwachsen aus, wie eine gemischte Tüte mit süßen und sauren Bonbons.

Glücksburg liegt erstaunlich nah bei Odense, nur zwei Stunden mit der *SOFIE* im Schlepp.

22 Mannschaften hatten ein fantastisches Wochenende mit Windstärken von fünf bis acht m/s, viel Sonne und über 20 Grad. Allerdings waren nur sechs dieser Boote aus Dänemark (und zusätzlich Per Damm als Steuermann eines deutschen Bootes). Das ist nicht viel, bedenkt man, dass die Regatta auch die jütländische Meisterschaft war.

Auch wenn der Hafen nur ein paar hundert Meter außerhalb Dänemarks liegt, kann man doch feststellen, dass es sich um Welten unterscheidet. Im Hafen waren drei Leute damit beschäftigt, darüber Auskunft zu erteilen, wo man parken kann und den Schlagbaum zu öffnen, damit man auf das Gelände fahren kam. Ich konnte nicht sehen, dass sie irgendetwas anderes gemacht hätten und ich finde, dass ein Einzelner auch gereicht hätte, um den Baum zu öffnen. Es wäre aber auch ziemlich unmenschlich gewesen, ihnen schwere Arbeiten zu geben, denn offensichtlich hatten sie keine Sommerarbeitskleidung bekommen. Sie standen bei 24 Grad dort, wo es keinen Wind gab mit schwarzen Nylonhosen und neongelben Jacken und zergingen vor Schweiß.

Der Verein stellte auch einen erfahrenen Kranführer, der sämtliche Boote in Rekordzeit ins Wasser setzte und sie wieder heraus nahm. Der Kran funktioniert sehr gut, sodass weder an Land noch im Wasser eine Schlange entstand. Auch hier bewiesen die Deutschen ihre Gastfreundlichkeit, indem sie uns Dänen als erstes an den Kran ließen. Da können wir etwas von lernen. Ich kann mich noch an eine Große-Belt-Meisterschaft erinnern, bei der ein deutsches Schiff als letztes am Kran war. Peiiiiiiiihlich.

Die Stege sind, warum auch immer, abends abgeschlossen.

Da liegt eine Segelschule im Hafen, die über ca. 40 kleine Kielboote

und eine Unzahl an kleineren Jollen verfügt. Alle Boote sind in einem guten Zustand, schön anzusehen und segelklar. Zu den Booten gehören auch ca. 15 besonders konstruierte Folkeboote für den Schulgebrauch. Alles in Allem war es schön, sauber und ordentlich im Hafen. Nichts lag herum, die Wasserschläuche waren perfekt aufgeräumt (kein Trinkwasser, und es sind vier Kilometer zum nächsten Supermarkt!), die Trailer und Jollen stehen in Reih' und Glied.

Im Hafen lagen auch viele große teure Fahrtenboote, schicke Sportboote und ein feiner alter 12er. Es gab dort eine neu erbaute Bootshalle, die so groß war, dass die Halle in Hellerup locker in eine Ecke gepasst hätte.

Zum nächsten Einkaufsladen waren es fast vier Kilometer, abgesehen von einem Restaurant mit einer kleinen Auswahl, das keine Kartenzahlung akzeptierte! Im Startgeld von 600 Kronen (ca. 80 Euro / Anm. d. Red.) war auch das Abendessen für die Besatzungen enthalten. Aber dafür gab es dann eine weiche Fabrikasagne und Nudeln, die in billigem Öl schwammen. Da sind wir aus Dänemark Besseres gewohnt.

Auf dem Wasser segelten wir fünf perfekte Regatten bei fünf bis acht m/s. Winddreher, Böen, der Landeffekt und ein wenig Strom hatten einige Herausforderungen parat. Leider war die Startlinie ziemlich kurz, wodurch es zu Frühstarts und der Anwendung der Blackflag kam. Dies bekam die *PRIVATE LADY* zu spüren. (Dabei waren sie nicht über der Linie, möchte ich hinzufügen.)

Die Regatta wurde von der *GER 739 YLVA*, der Kipcke-Crew, gewonnen. Da kann man nur seinen Hut vor ziehen. Sie segelten sehr gut und den richtigen Kurs. Der beste Däne und damit jütländischer Meister wurde *DEN 721, BLUENOSE* mit Per Brøgger, Bo Stævne und Brian Hansen. Sie hatten einen guten Bootspeed und segelten konservativ mit nur wenigen Fehlern. Ich hätte gerne ein Foto gezeigt, auf dem sie stolz den Pokal präsentieren, aber ihre Freude wurde dadurch getrübt, dass der Gewinner vom letzten Jahr den Pokal nicht wieder abgegeben hatte. (...)

Fotos von Christian Beeck, [www.segel-bilder.de](http://www.segel-bilder.de)



Foto: Christian Beeck, [www.segel-bilder.de](http://www.segel-bilder.de)

## 1-2-3 Kieler Woche – „... mehr Kiel geht nicht“

von Jan Stoltenberg, Mittelschiffsmann auf der EMMA F GER 1101

Bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts ausgetragen, gilt sie als eines der größten Segelsportereignisse der Welt.

Dieses Wochenende waren wir, Sigg, Uwe und ich, mit der EMMA unter insgesamt 15 gemeldeten Booten dabei. Als gebürtiger Kieler aus meiner jetzigen Wahlheimat Lübeck angereist, fühlte es sich fast wie ein Heimspiel an.

Unser Lager bezogen wir in Schilksee. Jener Ort – seit Kindertagen bekannt und geliebt – hatte ich hier doch mit meinen Geschwistern jede freie Minute bei unserer Großmutter verbracht und genossen. Der olympische Geist längst vergangener Tage ist natürlich in die Jahre gekommen. Verblasst, aber irgendwie immer noch präsent. Sie ist schon etwas besonderes, unsere Kieler Woche.

Auf der Campingwiese an der Drachenbahn richteten wir unser „Clowns Camp“ ein. Nach ausgiebiger Ankunftsfeier, saßen wir bester

Laune wenige Stunden später bei einem deftigen Frühstück beisammen.

Unsere Crew rund um Skipper Sigg, kennt sich schon lange, Jahrzehnte. Immer wieder kommen wir zusammen, um schöne Regatten und die Segelei gemeinsam zu erleben. Auch diesmal.

Es war einer dieser Tage, der so verheißungsvoll begonnen hatte, dass man fürchtet, es müsse zwangsläufig etwas dazwischenkommen. Und es war der 17. Juni 2017. Seit diesem Wochenende fanden die Regatten der internationalen Bootsklassen statt.

Auf der Bahn Foxtrott vor Wendtorf gingen wir an den Start, teilten uns die pralle Sonne und den wenigen Wind mit den J24 und den Albin Express. Als letztes durften die Folkies starten und „PENG!“ Gesamttrückruf. Danach folgten nur noch Starts mit Black-Flag.

# NEU!



Die Wettersoftware, die keine Wünsche offen lässt!

- Perfekte Törnplanung
- Meteogramm
- Farbige Flächendarstellung von Wind, Böen und Welle
- inkl. Wetter, Strömung, Wetterkarte
- GRIB-Daten basierend auf dem weltweit besten Vorhersagemodell

Zuverlässig. Genau. Intuitiv.

## SEAMAN

für Tablet und Smartphone



Kostenlos testen unter:  
[seaman.wetterwelt.de](http://seaman.wetterwelt.de)



Wir. Wissen. Wetter.  
WetterWelt GmbH  
[webshop.wetterwelt.de](http://webshop.wetterwelt.de)



Den verheißungsvollen ersten Tag schloß die EMMA-Crew mit einem zweiten Platz.

Am zweiten Regattatag zeigte die KiWo, dass sie letztlich nur zwei Wetter kann: Regen, kalt und viel Wind oder Sonne, warm und kaum Wind. Uns hat letzteres ereilt. Und so konnten wir mit Mühe eine Wettfahrt beenden. Diesmal war es der 6. Platz. Gesamt blieben wir jedoch auf dem 2. Platz. Die Trägheit der Masse. Die Thermik rund um unser Regattafeld hielt sich beharrlich auch dort und konnte sich nicht zu uns durchsetzen.

Der dritte Tag begann mit Startverschiebung. Gegen Mittag wehte dann endlich ein schwaches Lüftchen mit sagenhaften 1–2 Beaufort. Keine Spur von Geschwindigkeitsrausch. Kurze Schenkel von der Wettfahrtleitung gelegt, um drei Wettfahrten durchzubekommen. Das Gefühl der zum Greifen nahen Luvtonne macht sich breit. Dichtes Gedränge auf der Bahn. Jedes Tonnenmanöver wurde eng. An diesem Tag verloren wir unseren 2. Platz und fielen auf den Gesamt 3. zurück. Die Erkenntnis des Tages: Unsere Crew hat ein Leichtwindproblem.

4. Tag – Oh nein, schon wieder dieser Leichtwind, hohe Temperaturen, Sonne, Sonne und nochmal Sonne. Von Wind kaum eine Spur. Dabei hätten wir den so gut gebrauchen können. Auch heute als Zugeständnis an den fehlenden Wind, kurze Schenkel. Drei Klassen auf der Bahn, ein echtes Wuling.

Wir ließen uns heute von den J24 und den Albins so sehr ablenken, dass wir unseren 3. noch gegen den 5. Platz tauschten. Man könnte Absicht unterstellen, denn immerhin kamen wir so zu unserem Artikel in den FolkeNews.

Mit zwei geselligen Flottenabenden und dem täglichen Stegbier war dies, bei tropischen Temperaturen, eine gelungene Kieler Woche.



- AKTUELLE DESIGNS
- HOCHWERTIGES MATERIAL
- MEHR HÖHE UND GESCHWINDIGKEIT

Deutscher Meister 2016

OneSails Deutschland

Gneversdorfer Weg 9  
23570 Travemünde  
Telefon 04502-2038  
info@onesails.de



THE NEXT GENERATION OF SAILS



Foto: Christian Beeck, www.segel-bilder.de





# Wie FOLKER BOOT zu seinem Namen kam

von Kay Meeseburg FOLKER BOOT F GER 969

Anfang 2003 entstand in unserer Familie der Wunsch, doch noch einmal ein Boot anzuschaffen. Vater, Sohn und Schwiegersohn können gemeinsam Mittwoch-Abend-Regatten segeln und es soll auch die Möglichkeit bieten, kleinere Touren mit der Ehefrau zu machen. Natürlich kam nur ein Folkeboot in Frage. Es ist gut zu handeln und eben auch durchaus seetüchtig.

So begann die Suche. Das Internet, verschiedene Ausflüge in nahe gelegene Yachthäfen, das Studium in Fachzeitschriften. Der Markt schien leergefegt. Vielleicht war unser Problem, dass wir schon zu genau wussten, was wir wollten: nicht älter als 10 Jahre, weiß mit blau, Kunststoffrumpf, möglichst noch von LM. Dann rief unser Sohn an, er hatte im Internet eine Anzeige eines in Vejle / DK zum Verkauf angebotenen Folkebootes gefunden. Bereits auf dem Weg dorthin erreichten wir telefonisch den Verkäufer, holten ihn von



einer Konfirmationsfeier weg und wurden uns innerhalb kürzester Zeit einig: Es war das Boot, das wir uns vorgestellt hatten!

Auf der Rückfahrt nach Flensburg begann die spannende und unterhaltsame Suche nach einem Namen. Der seinerzeitige SHANGRI-LA passte nun wirklich nicht zu einem in der Ostsee segelnden Folke. Die Ehefrau machte den schlaun Vorschlag PANTA RHEI, von den Mitseglern verlacht in PANTHERHAI. Das Modewort ICH-AG wurde ebenfalls nicht als Ostsee-tauglich akzeptiert. Es gewann der Vorschlag FOLKER BOOT. Abgeleitet von Folkeboot – wie ein Familienname mit Vor- und Zunamen.

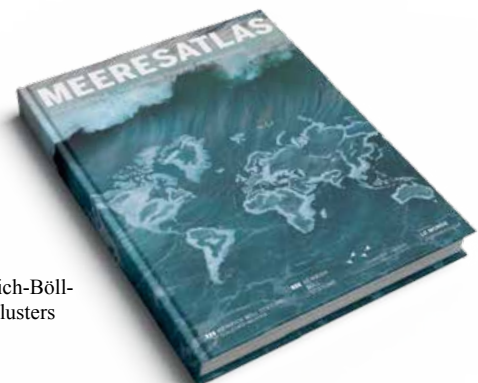
So begleitet uns FOLKER BOOT nun schon 14 Saisons durch die Flensburger Förde und die umliegenden Gewässer. Folke ist uns ein guter Freund geworden.

*FOLKER BOOT in Action*  
Fotos: Regatta FSC

## Meeresatlas goes public

Die Ozeane bedecken 71 Prozent des Globus. Das Meer ist die Lebensgrundlage einer wachsenden Weltbevölkerung. Weltweit decken 2,9 Milliarden Menschen 20 Prozent ihres Proteinbedarfs durch Fisch. Das Klima wird im Wesentlichen von der Wechselwirkung zwischen Atmosphäre und Ozean bestimmt. Ohne das Meer können wir auf diesem Planeten nicht überleben. Aktuell hat das Meer großen Stress durch ganz unterschiedliche Faktoren. Nicht nur ein Problem, sondern ein ganzes Krisenbündel sorgt für diese Situation. Wir haben eine Meereskrise!

Der MEERESATLAS 2017  
Kooperationsprojekt der Heinrich-Böll-Stiftung, des Kieler Exzellenzclusters „Ozean der Zukunft“ und Le Monde diplomatique.  
Redaktionsleitung: Ulrich Bähr





# Segelsommer 2015 - Teil 3

von Lisa Müller TZEFIX F GER 307

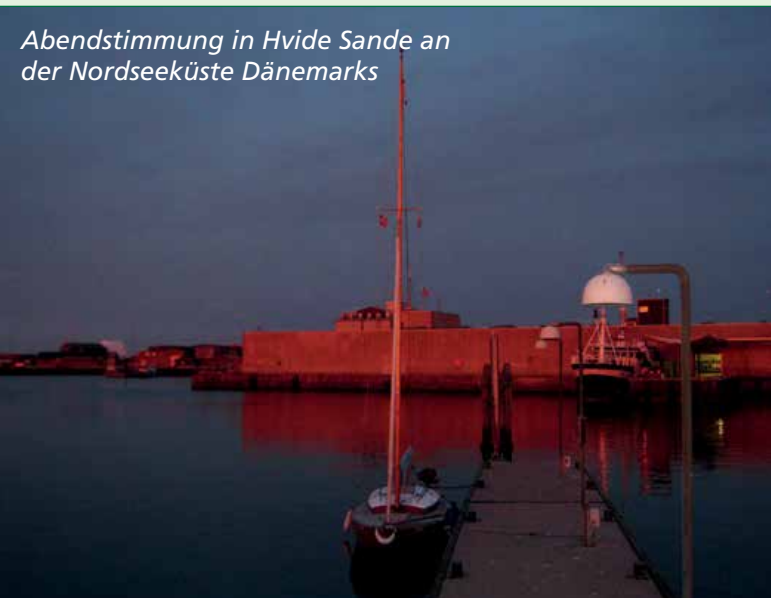
Ich habe mir vorgenommen, hier max. eine Woche auf passenden Wind zu warten und andernfalls eben wieder über die Ostsee zurück zu segeln. Aus Erfahrung weiss ich, dass es bereits Ende August / Anfang September an der Nordsee tagelang so stürmen kann, dass ich nicht würde segeln können. Aber so lang muss ich gar nicht warten. Bereits am nächsten Tag ist konstanter Wind aus WNW angesagt, 3-4, meine Lieblingswindstärke, da genug um zügig voranzukommen, was wir bei der langen Etappe brauchen, aber noch nicht zu viel, um vor den Molen der Westküste eine all zu hohe Welle aufzubauen, eine der größten Gefahren hier vor der an allen Stellen gewarnt wird. Also zeitig los, aus dem Hafen gesegelt und in den breiten Thyboroen Kanal. Hoch am Wind sind wir nach zwei Wendungen durch die höchsten Wellen durch auf der Nordsee. Wir fallen ab, segeln merklich aufrechter bei etwas weniger als halbem Wind mit 5 kn etwa eine Meile vor der Küste auf südlichem Kurs, den wir mehr oder weniger strikt bis Hvide Sande halten können. Bald gewöhne ich mich an die zwar höheren aber durch ihre Länge viel angenehmeren Wellen, die anfängliche Aufregung legt sich und ich freu mich, dass wir so gut vorankommen und die Nordsee so ein freundliches Gesicht zeigt.

Thorsminde lassen wir links liegen, es würde zwar die Strecke halbieren, hieße aber auch zwei Segeltage und für morgen und übermorgen ist Südwind angesagt. Außerdem sieht das Gewell vor der Hafeneinfahrt schon etwas gruselig aus, also bringen wir weitere 25 nm hinter uns und hoffen, dass sich die Wellen vor der etwas breiteren Hafeneinfahrt von Hvide Sande auch etwas weniger aufbäumen. So ist es denn auch und kaum dass wir innerhalb der Mole sind, ist das Wasser ruhig, ich berge die Segel und laufe in das große Hafenbecken um die Ecke ein. Dort machen wir nach 48 nm und 9 Stunden an einem etwas lieblos aussehenden Schwimmsteg fest, den wir erstmal für uns alleine haben.

Während der nächsten drei Tage, die wir wegen des anhaltend schwachen Südwindes hier verbringen, kommen nur zwei oder drei andere Yachten mal für eine Nacht vorbei, allesamt größer und auf dem Weg nach Norden. Dafür kommen etliche Trawler, die ihren Fang zur Fischauktionshalle direkt gegenüber bringen und stets reichlich Schwell verursachen. Zur Unterhaltung baggert auch tagtäglich ein Baggerschiff im Hafenbecken rum. Da im Hafen so wenig los ist, bin ich ganz erstaunt, wie viele Landtouristen hier unterwegs sind. Der Strand ist dicht bevölkert und da das sonnige Wetter mal wirklich warm ist, schwimme auch ich noch die ein oder andere Runde. Natürlich schaue ich mir auch die Fischhalle näher an. Jeden Sonntag findet zudem eine Auktion für Touristen statt. Fisch kann man aber auch so an jeder Ecke kaufen, viele kleinere Kutter verkaufen auch direkt von Bord aus. Was nicht fehlen darf, ist die Wanderung zum Leuchtturm Lyngvig Fyr, an dem wir vorbeigesegelt sind und der mir aus so ziemlich jeder Navigationsklausur meines Studiums wohl bekannt ist. Klar, dass ich da hoch muss. Die Aussicht kann sich sehen lassen. Von See aus betrachtet ist die dänische Westküste ja ein einziger langer Sandstrand mit Dünen, nur unterbrochen von den Hafeneinfahrten. Von oben überblickt man die breite Dünenkette und sieht über den Ringkoebing Fjord bis zur gleichnamigen Stadt. Da Hvide Sande ansonsten nicht so viel Abwechslung bietet, bin ich froh als nach drei Hafentagen der Wind wieder gedreht hat.

Punkt 10:00 Uhr verlassen wir den Hafen. In all der Zeit war kein Hafenmeister zu sehen, bezahlt haben alle brav per Briefumschlag, bis diese aus waren. Dass wir trotz der langen Etappe nicht früher ausgelaufen sind, liegt zum einen daran, dass Schießübungen in dem Gebiet vor Horns Rev stattfinden, zum anderen daran, dass erst zum Abend hin in Esbjerg einlaufender Strom setzt. Da der Wind aus NNW kommt, laufen wir einen Kurs bei dem Fock und

Abendstimmung in Hvide Sande an der Nordseeküste Dänemarks



Lyngvig Fyr auf dem Holmsland Klit ist mit seinen 38 m der höchste in Dänemark





*Der Tag bricht an: Hinter der Stadtsilhouette von Esbjerg geht die Sonne auf. Hier ein Blick von Fanö aus.*



Groß gerade noch auf der selben Seite stehen. Heute müssen wir mit etwas größerem Abstand von Land segeln, die Sandbank Horns Rev reicht weit in die Nordsee hinein und das Schießgebiet zwingt dazu noch etwas weiter auszuholen.

Wir nehmen die Durchfahrt Soeren Bovbjergs Dyb. Es gibt noch zwei ausreichend tiefe Rinnen weiter innen. Die sind aber nicht betonnt und daher wohl selbst wenn man ein Echolot hätte, kaum zu finden. Bei Wassertiefen von nur 0,5 m zu beiden Seiten selbst für das Folkeboot riskant und wegen des Schießgebiets segeln wir ja eh weit außen. Ein Windpark gibt schon früh einen guten Anhaltspunkt zur Ansteuerung ab. Die 1–1,5 m hohen achterlichen Wellen lassen uns z.T. ganz schön eiern. Da schwankt der Kompasskurs schon mal um 20° oder mehr, auch die Fock schlägt immer wieder. Aber wir kommen ganz gut voran, vor allem die lange Welle runter. Zum Zeitvertreib esse ich, erst das bereitgelegte Vesper, dann Nüsse, ziemlich bald gesalzene Nüsse. Immerhin besser als die gesalzenen Gummibärchen vom letzten Schlag.

So nähern wir uns der berüchtigten Sandbank und finden auch die erste Tonne vor dem Windpark, deren Koordinaten ich zur Sicherheit als Wegpunkt im GPS gespeichert habe. Die Welle wird konfuser, kürzer und auch etwas höher, so um die 2 m schätze ich, je nachdem ob ich oben bin und Weitblick habe, oder unten und nur Wasser sehe. Wir werden langsamer und es bleibt nicht mehr ganz so trocken im Cockpit. Als ich einen Moment nicht aufpasse und zu spät Gegeruder lege, schwappt ein Wellenkamm herein. Dafür stellen wir kurz darauf einen neuen Geschwindigkeitsrekord von 9,6 kn auf. Gut, dass nicht mehr als 4 Bft wehen, denk ich mir noch. Auch so ist es schwierig genug, die Tonnen im Blick zu halten und ich bin jedes mal froh, die nächste zu sichten und bestätigt zu sehen, auf dem richtigen Kurs zu sein. Die Abstände zwischen den Tonnen betragen um die 3 Meilen, mehr als ein Tonnenpaar gleichzeitig ist nicht auszumachen. Außer Serviceschiffen für den Windpark und einem Frachter am Horizont haben wir auf der Nordsee noch keine Schiffe getroffen.

Nach Horns Rev wird die See wieder spürbar ruhiger und ich bin erleichtert, diese Schlüsselstelle hinter mir zu haben während TZEFIX weiter flugs dem Gradyb, dem ersten richtigen Seegatt entgegeneilt. Ihm scheinen die langen Nordseewellen deutlich lieber zu sein als die kurzen im Limfjord. Wir setzen weich ein und laufen geschmeidig die Wellen ab, auch wenn wir teils ziemlich

geigen. Bis auf die halbe Stunde genau erreichen wir das Gradyb im einsetzenden Abendlicht. Auch wenn uns ab hier der Strom hilft, brauchen wir noch fast 2 Stunden bis im letzten Sonnenstrahl die Leinen fest sind. Dementsprechend ruhig ist es schon im tiefen Hafenbecken, aber ich falle ohnehin ziemlich müde in die Koje. 11,5 Stunden auf demselben Bug gehen ganz schön in den betreffenden Oberarm, dabei habe ich sogar zwischendurch mal kurz die Steuerseite gewechselt. Mit 54 nm haben wir heute unseren bisher längsten Schlag hinter uns und auch die Teilstrecke, vor der ich von Anfang an am meisten Bedenken hatte. Jetzt ist auch klar, dass wir nicht umkehren werden, die einzig sinnvolle Richtung ist SSW. Das alles zurück zu segeln kommt kaum in Frage.

**„Ich bin jedes mal froh, die nächste Tonne zu sichten und bestätigt zu sehen, auf dem richtigen Kurs zu sein.“**

Am nächsten Tag bin ich ganz erstaunt als ich aus dem tief liegenden Hafenbecken an Land komme und die Container, die ich gestern im Dunkeln für ziellos abgestellt hielt, allesamt zu kunterbunten, geöffneten Kunstanietern geworden sind. Es ist einiges los auf diesem Kusthandwerkermarkt und so schaue auch ich mich um bevor ich weiter in die Stadt laufe, um das Seefahrtsmuseum zu besichtigen. Das reicht dann aber auch schon mit großer Stadt, noch am selben Nachmittag fahren wir in ziemlicher Flaute die 2,5 nm nach Fanö rüber. Da schon leichter Ebbstrom setzt, reichen die Segel nicht aus. In Fanö wird uns nämlich das Wasser nur bis 3 Stunden nach Hochwasser zum Einlaufen reichen. Ich bin gespannt, wieviel Wasser im Hafen bleiben wird und wie das für uns ist. Daher stochere ich immer wieder mit einem Stock außenbords herum, ca. 40 cm sind bei Niedrigwasser noch übrig. Hier bleiben wir ziemlich lange, der Wind weht entweder zu kräftig für meinen Geschmack aus Ost oder aber es ist flau, trüb und regnerisch. Ich finde, eine Pause haben wir uns auch verdient und Fanö ist wirklich sehr schön. Wir bleiben schließlich 6 Tage in dem freudlichen kleinen Hafen etwas außerhalb des lebhaften Dorfes, in dem ständig die Fähren neue Ausflügler anlanden. Ich wandere mehrmals den ganzen Tag über die Insel, von Nord nach Süd am breiten Weststrand entlang, durch die schmucken Dörfer mit ihren reetgedeckten Friesenhäusern, durch die Heide und am Watt im Südosten mit Blick auf die Industrieanlagen Esbjergs entlang.



*Reetgedeckte Friesenhäuser  
schmücken die Dörfer  
auf Fanö*



Der nächste Schlag verlangt, wenn auch mit 40 nm nicht mehr ganz so lang, trotzdem genaue Planung. Schließlich sind wir ab jetzt im Wattenmeer unterwegs. Im Moment beginnt die Ebbe auf Fanö früh morgens, ich will bis zum Sonnenaufgang warten, doch als ich das Wetter sehe, verschiebe ich den Start nochmal um einen Tag. Bei so trüber Sicht möchte ich nicht um die Inseln rum segeln. Hier kommt man nicht so schnell in gleichmäßig tiefes Wasser wie noch nördlich von Horns Rev und am wichtigsten ist immer, die Ansteuerung ins Seegatt zu finden, dann hat man keine Sorgen mit den Flachs mehr. Ohne Echolot bin ich vorsichtig und segele stets nur da, wo die Karte auch bei Niedrigwasser mindestens 1,5 m anzeigt.

Am nächsten Tag klappt's. Wetterbericht, Tidenkalender und Morgenrauen sehen vielversprechend aus. Um 7:00 Uhr sind wir im Gradyb. Strom und Südostwind schieben uns mit gut 5 kn in die Nordsee, wo wir bald wieder gen Süden segeln. Lediglich am Schießgebiet müssen wir schon wieder außen vorbei segeln. Die Detonationen sind gut zu hören. Gegen Mittag nimmt der Wind etwas ab, auf einmal schlackern die Segel, nur ganz kurz, dann schlagen sie um und wir segeln auf neuem Bug genau den selben Kurs weiter. So einen abrupten Winddreher habe ich noch nie erlebt. Passt perfekt, so haben wir im Lister Tief nicht nur den Strom sondern auch noch den Wind im Rücken und sausen mit bis zu 7 kn landeinwärts. Als ich den starken Strom an der Grenztonne feststelle, bin ich froh, so viel Fahrt und Rückenwind zu haben. Bei nur 2 Bft wäre Aufkreuzen spätestens im schmaleren, mit winzigen Tonnen versehenen Römö Dyb sicher sehr mühsam.

Froh bin ich auch mal wieder übers Knatterle, denn vor der Hafeneinfahrt in Havneby setzt eben dieser kräftige Strom quer. Der Hafen an sich ist nicht besonders. Es gibt nur wenige Sportboote. Was in Hvide Sande die Trawler waren, sind hier die Windparkserviceschiffe. Nach einem Tag Landgang mit Spaziergang am sehr breiten Strand voller Autos und Schwimmen mit Blick auf Sylt wird es frühmorgens Zeit, Dänemark zu verlassen.

Ein schöner Schlag in der Morgensonne bringt uns in den engen Hafen von List auf Sylt. Der Hafenmeister ist freundlich, überhaupt bin ich ganz verblüfft davon, wie einfach alles auf einmal ist, wenn man es lesen und verstehen kann und sich dessen sicher ist. Auch wenn Englisch und oft auch Deutsch in Dänemark gut weitergeholfen haben, ist es hier doch auf ein Mal irgendwie deutlich müheloser. Nach zweieinhalb Monaten hole ich den Dannebrog ein, das wars erstmal mit Dänemark.

Bei schönstem Sonnenschein erkunde ich zu Fuß den Ellenbogen und schaue mir schon mal vom schmalen Strand das nur einen Steinwurf entfernte Fahrwasser des Lister Landtiefs an. Durch dieses segeln wir am nächsten Morgen gemeinsam mit zwei Yachten, die nach Helgoland wollen. Viel schneller sind die auch nicht und es ist schön, mal wieder andere Segler um uns zu haben.

Es ist ein wirklich guter Segeltag, der Wind weht zwar nur mit 2–3 Bft, was mir angesichts der Etappenlänge von 46 nm eigentlich zu wenig wäre, aber uns hilft der Strom sowohl beim Aus- als auch beim Einlaufen. Und da der Wind aus OSO kommt, segeln wir im Windschatten der Dünen über fast glattes Wasser dicht am Ufer von Sylt entlang mit rund 5 kn. Lediglich als wir vor Hörnum und dem Norden Amrums weiter von Land entfernt segeln, um nicht zu nah an die Flachs zu kommen, verlieren wir etwas an Fahrt. Leider würden wir im näher um die Südspitze verlaufenden Kniepfahrwasser den Wind genau von vorne haben, also entscheiden wir uns dafür, ins breite Rütergat zu queren. Weil der Wind mittlerweile auch etwas nachgelassen hat, schummeln wir ein bisschen und lassen uns von Knatterle durch das kabbelige Wasser der Westerbrandung ins Gat helfen. Bei dem Namen will man das wohl bei mehr Wind nicht machen, aber die Ansteuerungstonne liegt weit draußen, hier ist es bereits tief genug für diese Abkürzung und es spart uns einiges an

*„Ich freue mich riesig, mal wieder was Bekanntes zu sehen und mit Amrum mein Hauptziel dieses Törns erreicht zu haben.“*

Weg gegen den Wind. Als wir vor der Abzweigung nach Wittdün sind, ist natürlich gerade alles voller Fähren. Also beschließe ich, dort schon die Segel zu bergen und wir fahren unter Motor am Fähranleger vorbei in den Seezeichenhafen von Steenodde. Meine Zeitrechnung ist wieder gut aufgegangen und es ist schon wieder genug Wasser im Hafenbecken, das erstaulich gut gefüllt ist. Wie sich herausstellt ist es Samstag und in Steenodde findet das Molenfest statt. Ich freue mich riesig, mal wieder was Bekanntes zu sehen und mit Amrum mein Hauptziel dieses Törns erreicht zu haben.

Den Rest des Tages lese und faulenze ich erstmal bei Tee und Kuchen an Bord, hier werde ich länger bleiben und die Umgebung ist mir schon bekannt. Als die Frauencrew des Jollenkreuzers, der neben mir fest gemacht hat, das Angebot meiner ausgelesenen Wochenzeitung mit den Worten „Danke, aber wir sind froh, mal Abstand vom Alltag zu haben und keine Nachrichten zu hören“



ablehnt wird mir plötzlich bewusst, wie lange ich schon unterwegs bin und dass sich dabei wohl die ein oder andere Priorität und Wahrnehmung verschoben hat.

Wir liegen an einem festen Steg mit Heckboje und Steigern neben der Leiter. Denn hier beträgt der Tidenhub um die 3 m und dieser Teil des Hafens fällt komplett trocken, was mich im Voraus etwas nervös gemacht hat, aber nach dem ersten Niedrigwasser zeigt sich, dass TZEFIX schön gleichmäßig bis knapp unter die Wasserlinie in den weichen Schlamm einsinkt und auch genauso gleichmäßig wieder aufschwimmt. In den folgenden stürmischen Nächten ergibt sich daraus ein deutlicher Vorteil für ruhigen Schlaf.

Am ersten Morgen nach der Ankunft gehe ich rüber zur EILUN, dem hiesigen Ausflugsschiff, auf dem ich vor ein paar Jahren mit einem Praktikum meine Seefahrtszeit begann und das ich seither immer mal wieder besucht habe. Kapitän und Matrose erkennen mich trotz zweijähriger Abwesenheit sofort wieder und zeigen sich auch angemessen überrascht und dann verblüfft, als ich ihnen erzähle, wie ich hier hergekommen bin. Da ich nicht genau wusste, ob es mit der Nordsee klappen würde, hab ich meine Ankunft vorsichtshalber nicht angekündigt.

Von da an sind die Nächte bis auf weiteres auch fast die einzige Zeit, die ich noch an Bord verbringe. Tagsüber fahre ich auf der EILUN

durchs Wattenmeer, zu den Halligen und nach Föhr und ich muss zugeben, es ist mal eine schöne Abwechslung, zwei kräftige Maschinen unter den Fingern zu haben. Wenn das Wetter auch dafür zu schlecht ist, was an einigen Tagen der Fall ist, fahre ich mit dem Fahrrad, das mir die Freunde ausgeliehen haben, über die Insel, gehe am Kniepsand spazieren oder trinke an ihrem Küchentisch Tee und wir erzählen über die letzten Jahre.

Als der August zu Ende geht, fange ich an, übers Weitersegeln nachzudenken, doch der Herbst schickt deutliche Vorboten. Zwischen Sturm aus SW und Sturm aus NW liegt nur ein einzelner segeltauglicher Tag. Den nutze ich zwar, aber nicht, um, wie ich es zuerst vor hatte, noch einen Abstecher nach Helgoland zu machen, sondern um im Laser des örtlichen Vereins um die Südspitze Amrums zu segeln. Da der Kapitän und sein Sohn im Pirat vorweg segeln, mache ich mir auch wenige Sorgen um die Sandbänke. Es ist ohnehin Hochwasser und ich freu mich, dieses unfassbar leichte Boot zu segeln. Lediglich ein Hauch von schlechtem Gewissen gegenüber TZEFIX, der ja schon seit Tagen fest vertäut ist, schleicht sich ein. Zwischen einigen heftigen Regenschauern verhole ich ihn mit Hilfe meiner Freunde zwischendurch an den Schwimmsteg. Das letzte Hochwasser stieg sogar ein paar Zentimeter über den festen Steg und ich geh dann doch lieber trockenen Fußes zum Waschhäuschen rüber.



*TZEFIX gut gelandet im Schlick des Amrummer Hafens bei Steenodde*



*Das Hochwasser im Hafen überschwemmte teilweise die Stege*

Nach fast zweieinhalb Wochen ist es schließlich an der Zeit, Abschied zu nehmen. Der Wind hat sich gelegt. Ebbstrom ist gerade noch früh genug am Morgen. Wir setzen die Segel, um nicht vom angekündigten Ostwind noch weitere Tage hier gehalten zu werden. Schnell sind wir aus dem Hafen raus, doch im Schmaltief steht noch recht viel Schwell, die Segel stehen nicht gut und bei dem leichten Wind sind wir nicht schnell genug, um zur richtigen Zeit die Ansteuerung zur Eider zu erreichen. Ich nehme die Fock weg und lasse Knatterle mitlaufen, denn wenn wir zu spät in die Eider kommen, müssen wir im Dunkeln vom Sperrwerk bis Tönning segeln und die Karte macht deutlich, dass auf diesem Abschnitt nicht alle Tonnen beleuchtet sind. Außerdem sind auf der ganzen Strecke nicht genauer spezifizierte Mindertiefen gemeldet, vor denen sich meine Bedenken aber verflüchtigen als mir der große Tonnenleger „Amrumbank“ entgegen kommt.

Sobald wir im Fahrwasser der Eider sind, schützen uns die Sandbänke vor dem Schwell und wir können wieder gut segeln. Obwohl ich penibel darauf achte, im Zickzack des Fahrwassers zu bleiben, berühren wir selbst dort zweimal Grund, so ohne Echolot im trüben Wasser immer eine Überraschung, kommen aber jedes Mal gut drüber und da das Wasser noch aufläuft, ist es nicht weiter bedenklich.



*Auf der Eider bremsst uns eine Software-Störung an der Schleuse Lexfähre aus*



Wir segeln ins Vorbecken der Sperrwerkschleuse, nehmen die Segel weg als das Tor aufgeht und werden gleich durchgeschleust. Da kein Gefälle überwunden und auch nicht gezahlt werden muss, reicht festhalten aus und schnell sind wir auf der anderen Seite. Der Wind wird schwächer und obwohl wir unter Segeln mit dem Strom schon noch Fahrt machen, veranlasst mich die orangene Färbung des Himmels dazu, Knatterle anzuwerfen und zügig Richtung Tönning zu fahren.

Hier ist es echt eng, die Strömung nicht unerheblich und ich kann die Sandbänke und Untiefen zu beiden Seiten sehen. Kein Szenario in dem ich unfreiwillig die Nacht verbringen möchte und so bin ich froh, im letzten Licht mit einem 1a Anleger in Tönning festzumachen. Eine Grundberührung in der Hafeneinfahrt zeigt, dass wir trotzdem nicht viel früher nach Niedrigwasser hätten ankommen können. Bereits um 21:00 Uhr ist es stockdunkel. Ich lasse den Kocher in der Kiste und finde in der ziemlich ausgestorbenen Innenstadt ein letztes geöffnetes Restaurant um meinen inzwischen enormen Hunger zu stillen. Einen Tag verbringe ich mit Erholung und Besichtigung des kleinen Städtchens sowie der Planung der letzten Gezeitenetappe um am nächsten Tag nach mehreren Messungen der Wassertiefe außenbords abzulegen sobald genug Wasser aufgelaufen ist.

Wir laufen unter Motor, der Wind kommt schon wieder aus Ost und im weiteren Verlauf der Eider warten drei Klappbrücken auf uns, die erste gleich nach der Hafenausfahrt. Die Telefonnummern der Wärter hab ich alle aufgeschrieben, ein Tönninger Segler sagte mir, das sei erfolgreicher als Funk wenn man nicht gleich gesehen werde. Lediglich vor der Eisenbahnbrücke Friedrichstadt müssen wir eine Weile warten bis zwei Züge durch sind. Ich drehe gegen den Strom und lasse Knatterle im Standgas laufen, so halten wir fast die Position. Die letzte Brücke sieht uns kommen und öffnet für eine Durchfahrt ohne Verzögerung. Auch die Schleuse Nordfeld geht sofort auf. Kurz darauf werden wir 1,5m tiefer von der Binneneider mit dunklem, strömungsfreiem Wasser und sattgrü-

nen, baumbestandenen Ufern empfangen. Die Gezeitengewässer liegen hinter uns und irgendwie fühle ich mich ziemlich erleichtert als wir ganz gemächlich weiter tuckern. Es ist kaum was los, bis auf ein paar Angler treffen wir niemanden. Hinter dem Deich sind manchmal Felder oder Häuser zu erkennen. Auch am Geruch ist erkennbar, dass wir im Landesinneren sind, ich vermisse die Küste etwas aber die Ruhe hier ist auch mal schön. In Süderstapel machen wir am Steg des Campingplatzes fest, der mit einem abschließbaren Tor versehen ist. Wie sich in den nächsten Tagen herausstellt ist das an allen Stegen hier so, etwas, dass in der Nordsee nie der Fall war.

**„Die Gezeitengewässer liegen hinter uns und irgendwie fühle ich mich ziemlich erleichtert.“**

Am nächsten Tag bleibt die Fock weitestgehend wieder eingerollt. Bei den vielen Flussbiegungen kommt der ohnehin schwache Wind ständig von vorn. Wir motoren unter grauem Himmel bis zur Schleuse Lexfähre. Dort warten bereits zwei Motorboote. Nach einiger Zeit werden wir rangerufen, die Brücke bzw. deren Bedienungssoftware ist kaputt, heute kein Durchkommen mehr, vielleicht sogar erst in zwei Tagen, vielleicht schon morgen. Da der Hafen auf der anderen Seite liegt, wird uns ausnahmsweise gestattet, an den Leitwerken der Schleuse fest zu machen. Ich konferiere mit den beiden Motorbootrentnern und dem Paar eines Segelboots am anderen Leitwerk, Resultat: Currywurstessen in der Wirtschaft auf der anderen Seite, gefolgt von Abwarten und Tee trinken.

Gerade als ich am nächsten Tag mit Mittagessen fertig bin, geht die Schleuse dann doch schon auf und wir halten mit den anderen mit bis zur Giselausschleuse, die aber sowieso noch Mittagspause hat als wir dort ankommen. Als wir nach deren Durchschleusung in den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) einbiegen, sind gleich vier Frachter vor uns. Segeln geht bei der Windrichtung gar nicht. Wir motoren bis wir abends in Büdelsdorf anlegen.



*Das Gewitter und den Starkwind in Kiel sitzen wir aus und nutzen die Gelegenheit für einen Ausflug in die City*

Der folgende Tag gilt einer Pause vom Motoren, um bei beständigem Nieselregen einen Spaziergang zur Tankstelle zu machen und endlich mal den Rumpf von den Schlammgespritzern aus dem Watt zu säubern. Der Nieselregen hält auch beim Auslaufen am nächsten Tag an und entwickelt sich, während wir vor der Schleuse Holtenau warten, zu starkem Dauerregen. Leider müssen wir zwei lange Stunden warten um durchgeschleust zu werden, dafür ist kein Frachter mit in der Schleuse.

Durch Regen und Flaute motoren wir nur noch bis Stickenhörn. Ich möchte schnellstmöglich aufklaren, das nasse Ölzeug unter der Plane im Cockpit lassen und die Kajüte und dann mich selbst aufwärmen. Länger als gewollt bleiben wir dort, sitzen Gewitter und Starkwind, der weiter aus SO kommt, sowie eine Flaute aus. Ich gehe spazieren, wenn's mal nicht regnet und fahre einmal mit dem Bus in die Innenstadt.

Als der Wind endlich mal auf West dreht, machen wir uns auf den Weg nach Fehmarn. Bis Großenbroder Fähre brauchen wir ganze zehn Stunden. Die See ist noch unruhig, bremst uns aus und als der Wind auf 1–2 Bft abflaut, greife auch ich auf Knatterle zurück, wie es um uns herum alle schon seit Stunden machen. Der Hafen gefällt mir und als der Wind nachts wieder stark zunimmt, hört man durch das ganze Georgel im Hafen auch den Verkehrslärm von der Brücke nicht mehr. Da morgens immer noch 5–6 Bft sind und unter dem grauen Himmel das Wasser selbst im Schutz der Insel ungemütlich aussieht, beschließe ich, den letzten Schlag auf den nächsten Tag zu verschieben, der besseres Wetter verspricht und gehe stattdessen ausgiebig spazieren. Jetzt haben wir so oft gewartet, da

kommt es auf einen Tag mehr auch nicht an und am nächsten Tag hat es - wie vorhergesagt - auf 3 Bft abgeflaut.

Wir laufen zeitig aus. Irgendwie wollen wir dann doch ankommen. TZEFIX legt sich ins Zeug, ignoriert die kräftigen Wellen als wir den Schutz Fehmarns verlassen. Wir laufen im Durchschnitt über 5 kn und die grauen Wolken können uns nicht einholen. Leider haben heute nicht alle einen so guten Segeltag. Direkt am Fahrwasser ist ein Suche zu Wasser und aus der Luft im Gange. Über Funk höre ich, dass eine Yacht ein Crewmitglied verloren hat.

Am 21. September legen wir gerade noch so im Trockenen bereits nachmittags zum ersten Mal für diese Saison in unserem Heimathafen Warnemünde Mittelmole an.

Nach Einbruch der Dunkelheit kommt auch der Kreuzer der DGzRS zurück und am nächsten Tag erfahre ich von Vereinskameraden, dass die Person nicht gefunden wurde.

#### Der Segelsommer 2015 in Zahlen:

921 nm  
115 Tage  
20 Brückenpassagen  
5 Schleusen  
3 Häfen mit Trockenfallen  
Längste Etappe: 54 nm in 11,5 h  
Kürzeste Etappe: 2,4 nm in 1,12 h  
Unterwegs waren: TZEFIX, 72er Lindbau und ich, 90er Schwabenbau mit Knatterle und Ding i



RETTUNGSWESTEN



**KADEMATIC®**  
275 AL-F

**KADEMATIC**

Seenotrettungsgeräte GmbH  
ABC-Straße 16 · 22880 Wedel  
FON: 04103 12 11 88 0

**info@kadematic.de**  
**www.kadematic.de**



*Die Westküste Norwegens hat landschaftlich und seglerisch viel zu bieten. Hier strahlt das Wasser türkis auf dem Weg zum Svartisen-Gletscher.*





# NORTHBOUND

## Mit dem Folkeboot von Bergen nach Tromsø

von Anton Berking, HELLE

Wir sind unterwegs, HELLE und ich. Ganz allein. Der Motor läuft und schiebt uns zuverlässig aus dem Hafen von Florø und raus auf den Hellefjorden. Lustiger Zufall! Die Sonne scheint und der Wind weht mit schönen 3–4 aus Süden. Perfekt für den Weg nach Måløy, was mein Tagesziel ist.

Und plötzlich werde ich sentimental. 70 Jahre nach meinen Großeltern, vor allen Dingen meinem Großvater Helle, segel ich mit dem Folke die norwegische Küste entlang. So wie ich es mir schon lange erträumt habe. Leider habe ich meine Großeltern nie kennengelernt. Aber obwohl ich eigentlich kein besonders spiritueller Mensch bin, fühle ich mich ihnen in diesem Moment sehr nah und stelle mir vor, wie sie mich stolz beobachten und begleiten. Aber genug der Rührseligkeit. Und zurück zum Anfang.

Nach meinem Erasmusaustausch in Bergen hatte ich das Gefühl, das Land noch nicht verlassen zu wollen. Und weil das Semester dort schon im Mai zu Ende ging, kam mir die Idee, mit dem Folkeboot die Küste entlang zu segeln. Am Liebsten bis ganz in den Norden.

Schnell stand dann Tromsø als Ziel fest. Und nachdem ich einige Wochen mit Planung und schließlich auch dem Vorbereiten des Bootes zuhause in Flensburg verbracht hatte, geht es auf dem Trailer und per Fähre los nach Bergen. Denn von dort soll die Reise starten. Meine Mutter, die mich trotz der Aussicht auf zweieinhalb Monate in ständiger Ungewissheit und Besorgnis unterstützte, begleitet mich dann auch noch nach Bergen, um das Auto sowie den Trailer wieder nachhause zu fahren.

Nach dem Kranen südlich von Bergen bleibe ich dann noch ein paar Tage in der Stadt, bevor es dann mit meinem Mitbewohner Torgeir auf die erste Etappe geht. Leider macht der Außenborder ständig Probleme. Später stellt sich heraus, dass der Filter verschmutzt war. So legen wir diese ersten Tage dann auch ausschließlich unter Segeln zurück. Und als dann mitten auf dem Sognefjord der Wind einschläft, bleibt uns nichts anderes übrig, als mit dem etwa einen Knoten auslaufenden Strom die ca. 3 Seemeilen bis zur Küste paddelnd zurückzulegen.



Philipp und Truls auf dem Weg nach Molde



1.100 Seemeilen auf eigenem Kiel die norwegischen Westküste entlang gen Norden

Quelle: Google Earth

Zwei Tage später kriegen wir dann vor Florø richtig auf die Mütze. Eine kurze steile Welle und etwa 25–30 Knoten sorgen für einen eher nassen letzten Tag von Torgeirs erster richtiger Segeltour und so bin ich sehr froh, dass er sich davon nicht demoralisieren lässt und verspricht, nach seinem zweiwöchigen Sommerjob auf Spitzbergen wieder zur Crew zu stoßen, um dann noch einmal etwa 10 Tage mitzusegeln.

Alleine segel ich, glücklicherweise mit in Florø repariertem Motor, in der nächsten Woche bis Ålesund. Highlight ist dabei das berühmte Stadthavet, das Meer vor der manchmal als „Westkap“ Norwegens bezeichneten Halbinsel Stadt. Dieses ist selbst für die moderne Schifffahrt auf Hurtigruten- und Supply-Schiffen der Erdölplattformen so gefährlich, dass die norwegische Regierung mittlerweile den Bau eines etwa 1 Kilometer langen und ca. 45 Meter hohen Tunnels durch selbige Halbinsel beschlossen hat, um diese bei schlechtem Wetter umfahren zu können. Ich allerdings habe Glück und umfahre Stadt bei wenig Wind und trotzdem beeindruckend hohen Wellen von etwa 4 bis 5 Metern Höhe. Eine Felsengruppe, an der ich in einiger Entfernung vorbeisegele, hört sich an, als käme eines der Supply-Schiffe von hinten.

In Ålesund warte ich auf Philipp und Truls, der eine aus Flensburg und der andere aus Bergen. Zusammen besteigen wir noch den Hausberg Aksla, von dem aus man sehr schön über die Stadt und in Fjorde und Schärenwelten gucken kann, und segeln dann weiter nach Molde. Das Wetter entspricht einem typischen norwegischen Sommer. An einem Tag ist es nahezu heiß (ein Wort, das es im norwegischen, soweit ich weiß, nicht gibt) und wir nutzen Flautepausen, um im Fjord zu baden und in der Sonne zu liegen. Dann regnet es wieder bei so 10–15 Grad und fühlt sich damit eher herbstlich an. Die Laune verdirbt es zum Glück nur selten.

In Molde, Truls Heimatstadt, steigt dieser aus und Torgeir wieder ein. Zu dritt geht es weiter nach Bjørnøy. Hier fühlt Norwegen sich eher schwedisch an, so à la Saltkrokan eben. Im Hintergrund erinnert jedoch immer die gewaltige Kulisse daran, dass dies nicht die Ostseeküste Schwedens, sondern die Atlantikküste Norwegens ist. Noch besser ist hier aber ein Erlebnis mit ansässigen Norwegern. Auf der Suche nach einem Fernseher den wir, vor allem Philipp, brauchen, um das EM-Spiel Deutschland-Italien zu gucken, werden wir in ein Wohnzimmer eingeladen und dann erst mit Kuchen, später mit Bier und Wein versorgt. Wer letzteres einmal in Norwegen gekauft hat, weiß den Wert dieser Einladung erst Recht zu schätzen. Es wird sehr nett und auch als das Spiel zu Ende ist, unterhalten wir uns noch lange vor dem Haus mit Blick auf den Sonnenunter-/aufgang (die hier zu dieser Jahreszeit nahtlos ineinander übergehen).

Auf Grip stößt noch Torgeirs Freundin Marte (damals offiziell noch „eine“ Freundin) dazu und zu VIERT geht es Richtung Trøndelag, wo wir einen Abend in der Hütte von Torgeirs Tante mit Familie bei Bacalao (portugiesisch-stämmiges Dorschgericht) und Rotwein verbringen. Auch ein super Frühstück bekommen wir am nächsten Morgen noch und dann geht es weiter. Am nächsten Tag steigt Marte wieder aus und zwei Tage später verlassen mich dann auch Torgeir und Philipp und ich mach mich über Rørvik alleine auf den Weg nach Brønnøysund.

Da steigt ein paar Tage später mein kleiner Bruder Leo ein. Der freut sich schon lange wahnsinnig auf diese Tour und ist ganz hin und weg von Eindrücken durch Landschaft, segeln, besteigen der höchsten Berge auf der jeweiligen Insel und vielem mehr. Ein paar Tage später sammeln wir in Sandnessjøen noch unsere Schwester Amelie und ihren Sohn Jakob ein. Der wird in ein paar Tagen 6



Mit Leo vor der Insel Vega



Abendliche Bergwanderung mit weitem Blick



Schwierig, aber langweilig wird es auch die nächsten Tage nicht. Ein paar tolle Wanderungen und Segeltage mit, unter anderem, Überquerung des Polarkreises folgen und dann sind wir in Bodø. Amelie, Jakob und Leo reisen zusammen ab und kurze Zeit später kommt dafür meine Schwester Lilli. Wir segeln dann zusammen über den Vestfjord auf die Lofoten. Der Vestfjord ist ähnlich berühmter als das Stadthavet. Aber mittlerweile ist es Anfang August und bei einem entsprechenden Wetterfenster gelingt dessen Querung innerhalb von 10 Stunden ohne Probleme. Naja, Lilli fühlt sich in der Dühnung nicht immer ganz fit. Aber Fische füttern muss sie nicht und abends gegen 18:00 Uhr ist es dann geschafft.

Wir sind auf den Lofoten. Deren fast magischer Ruf hat mich schon lange angezogen und endlich einmal hier zu sein, dazu noch auf eigenem Kiel, ist einfach super. In den folgenden Tagen genießen wir vor allen Dingen die Landschaft, gehen Wandern auf Berge wie den Helvetestinden (etwa: Höllenspitze) und an karibisch anmutende Strände auf der Nordwestseite der Inselgruppe.

In dem kleinen Fischerdorf (naja, das sind hier eigentlich alle) Henningsvær lernen wir die Jungs von der Trevarefabrikken kennen. Die vier sind Mitte 20 und haben vor zwei Jahren die alte Fabrik mitten im Dorf gekauft, um dort lauter kleine Projekte, wie Kletterkurse, ein Restaurant usw. umzusetzen. Ersteinmal wird aber renoviert. Das machen sie über das in Norwegen typische „Dugnad“. Freunde und Bekannte helfen mit gegen Kost und Logis. So kommen sie im Sommer schnell voran und es herrscht eine super Atmosphäre. Wären nicht die Berge und das Meer, die Trevarefabrikken könnte so auch am Prenzlauer Berg oder auf St. Pauli stehen. In Svolvær, der Hauptstadt der Lofoten, reist Lilli wieder ab und Frederik reist aus Deutschland an. Der saß 24 Stunden zuvor noch im Labor an der Uni in Erlangen und kann es gar nicht fassen, plötzlich in einem Boot auf dem Vestfjord vor der Kulisse der Lo-



und war noch nie mehr als einen Tag auf dem Wasser. Wird aber auch Zeit. Zu viert ist es wieder ganz schön eng an Bord. Aber wir segeln eh eher kurze Tagestouren und freuen uns sehr auf eines der absoluten Highlights der Tour, den Svartisen-Gletscher. Zwar müssen wir hierfür einen kleinen Umweg in einen Fjord in Kauf nehmen (bedeutet motoren), dafür werden wir aber mit einem der wärmsten Tage des Jahres und einer wortwörtlich und sprichwörtlich atemberaubenden Wanderung zum Gletscher belohnt. Auch der Ausblick von der Brücke kann sich sehen lassen! Kann man das noch toppen?

Ankern bei Sandnessjøen



*Einlaufen in den Kirkefjorden  
bei Reine/ Lofoten*



foten zu sitzen. Zusammen verbringen wir zwei Tage auf Skrova. Dort besteigen wir den Berg mit atemberaubendem Blick über Fjord und Lofoten (Ich weiß, diese Superlative klingen auf die Dauer etwas abgedroschen. Aber anders lässt sich die Aussicht kaum beschreiben). Im Dorf trinken wir ein wohlverdientes (8 EUR!) Bier. Hier landet man nach wie vor etwa 75% des norwegischen Walfanges an. Angesichts der Größe des Dorfes kann das also nicht mehr allzu viel sein. Auch mit Frederik muss ich dann noch einmal nach Henningsvør. Wir besuchen wieder die Trevarefabrikken und besteigen den Festvågtingen (ja, wieder atemberaubend).

Nach einer Woche mit eher wenig Fortschritt segeln wir dann den Vestfjord hoch bis Lødingen. Dort kommt dann übers Wochenende Julie hinzu, die ich aus Bergen kenne, mittlerweile aber in Finnsnes in der Nähe von Tromsø wohnt. Zu dritt fahren wir bei beeindruckenden

4–5 Knoten Strom durch den Tjeldsund und genießen den letzten richtig warmen Sommertag. Abends finden wir wieder eine schöne Ankerbucht und machen ein Lagerfeuer am Strand. Solche findet man im Norden sehr viele!

In Harstad steigt Julie wieder aus und auch Frederik macht sich auf den Weg, um noch mit seiner Freundin auf den Lofoten Wandern zu gehen. Dafür kommt aus Tromsø Niklas. Der hat mir den riesigen Gefallen getan, mit Auto und Anhänger von Flensburg nach Tromsø zu fahren. Immerhin eine Fahrt für die man vier Tage braucht und die, würde man von Flensburg in den Süden fahren, etwa in Istanbul endete. Dafür nochmal tausend Dank, Niklas! Leider wird er nicht so sehr dafür belohnt, wie ich es ihm gegönnt hätte. Ende August bedeutet ganz im Norden eben schon Herbstbeginn, das Laub färbt sich gelb und rot, es wird kalt und regnet viel. Aber

*Abends im Hafen in  
Tromsø. Im Hintergrund  
die Eismeerkathedrale*



*Fotos von Anton Berking*



auch mit Niklas besteige ich noch einmal bei Sonnenschein einen Berg mit super Ausblick und die Außenseite der Insel Senja toppt teilweise noch die viel bekannteren Ansichten der Lofoten weiter südlich. Tiefe Fjorde und hohe Berge wechseln sich ab. Einmal erleben wir noch einen richtig miesen Tag mit viel Wind und Regen.

Abends steht dann auf der Brücke plötzlich und völlig unerwartet Marte, die Freundin von Torgeir, die mit ihrer Familie hier Ferien macht. Sofort werden wir mit Dusche, Kaffee, dann Abendbrot und Wein versorgt und fühlen uns wie im Himmel. Unendlich dankbar machen wir uns zwei Tage später auf den Schlusspurt Richtung Tromsø. Am letzten Tag machen wir nochmal in 6 Stunden fast 30 Seemeilen und laufen dann von Süden kommend nach fast zweieinhalb Monaten auf Tour in Tromsø ein.

„Wer ähnliche Träume hat, dem kann ich nur raten, sich zu trauen!“

Ich bin ein wenig überwältigt von lauter Gefühlen. Stolz es geschafft zu haben, aber auch unendlich erleichtert, ohne größere Schäden oder Verletzungen angekommen zu sein. Wir erkunden noch Tromsø und kranken schließlich das Boot. Ein wenig Stress bedeutet dies dann leider auch noch. Der Hafen möchte dafür 400 EUR haben, bietet für das Geld aber keinen Mastenkran. Alles löst sich am Ende jedoch mit einem externen Kran, der „nur“ 200 EUR kostet. Und schließlich steht HELLE fest verzurrt und eingepackt auf dem Hänger. Am nächsten Morgen bringe ich Niklas zum Flughafen und mache mich dann auf die lange Heimreise über Finnland und dann einmal der Länge nach durch Schweden. Drei Tage brauche ich dafür und komme am Ende völlig erledigt von der Fahrt wieder zuhause an. Zur Erschöpfung tragen aber auch die vielen Eindrücke bei, die es in den nächsten Wochen erst einmal zu verarbeiten gilt.

Am Ende bin ich sehr zufrieden mit dem Gelingen meiner Tour und unendlich dankbar für die verschiedenen Mitsegler\_innen und Unterstützer\_innen zuhause. So, genug gelabert. Wer ähnliche Träume hat, dem kann ich nur raten, sich zu trauen! Norwegen bietet vor allem im Folkeboot sicher einige Herausforderungen. Das Folkeboot hat sich aber auch für eine solche Tour bewährt. Eine Tour wie meine ist also mit entsprechender Zeit und Vorbereitung durchaus möglich und lohnt sich!

**Hinweise**

Auf meiner Facebook-Seite („Northbound“) und auf Instagram („Northbound2016“) gibt's weitere Bilder und Berichte.

Wer konkrete Fragen hat oder sonst einfach interessiert ist, darf sich gerne bei mir melden!

**Eckdaten**

Tage unterwegs: 81

Etwa 1.100 Seemeilen

Mitsegler\_innen: 11



**Rollfock- und Rollreffsysteme**

für Klassiker, Tourenschiffe und Rennyachten

Sondervariante für nordisches Folkeboot

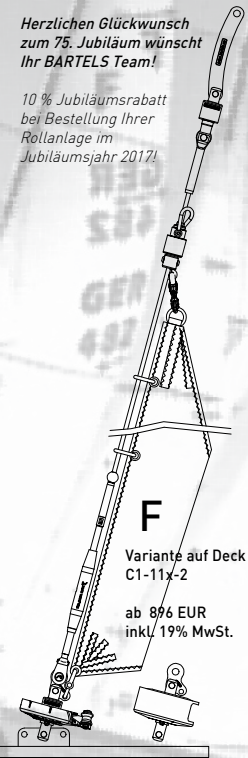


**F**  
Variante unter Deck C1-21x-2

ab 1.355 EUR inkl. 19% MwSt.

Decksdurchführung wasserdicht & winkelbeweglich

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



**F**  
Variante auf Deck C1-11x-2

ab 896 EUR inkl. 19% MwSt.

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

[www.bartels.eu](http://www.bartels.eu)



**75 Jahre JUBI-Kollektion**

jetzt auf [sailshirt.com](http://sailshirt.com) erhältlich

Fahrten



# Gotlandformel

„... und als ich eines Tags um Gotland segelte, formulierte ich die Schaefer'sche Gotlandformel“

von Thorsten Bruske

Zur Herleitung: Unser Flottenobmann Armin hatte zur Vertiefung der Wetterkenntnisse am 7. März in den Sitzungsraum der Seglervereinigung Kiel eingeladen.

Der Diplom-Meteorologe Jürgen Schaefer erklärte uns am ersten Abend die Grundlagen. Angefangen von der planetarischen Zirkulation mit den Windzonen der Erde erfolgte eine erste Einordnung in das weltweite Geschehen bis hin zur für uns bestimmenden Polarfront. Daran schloss Herr Schaefer souverän mit der Beschreibung des Regelzyklons mit Warmfront, Kaltfront und Okklusion an.

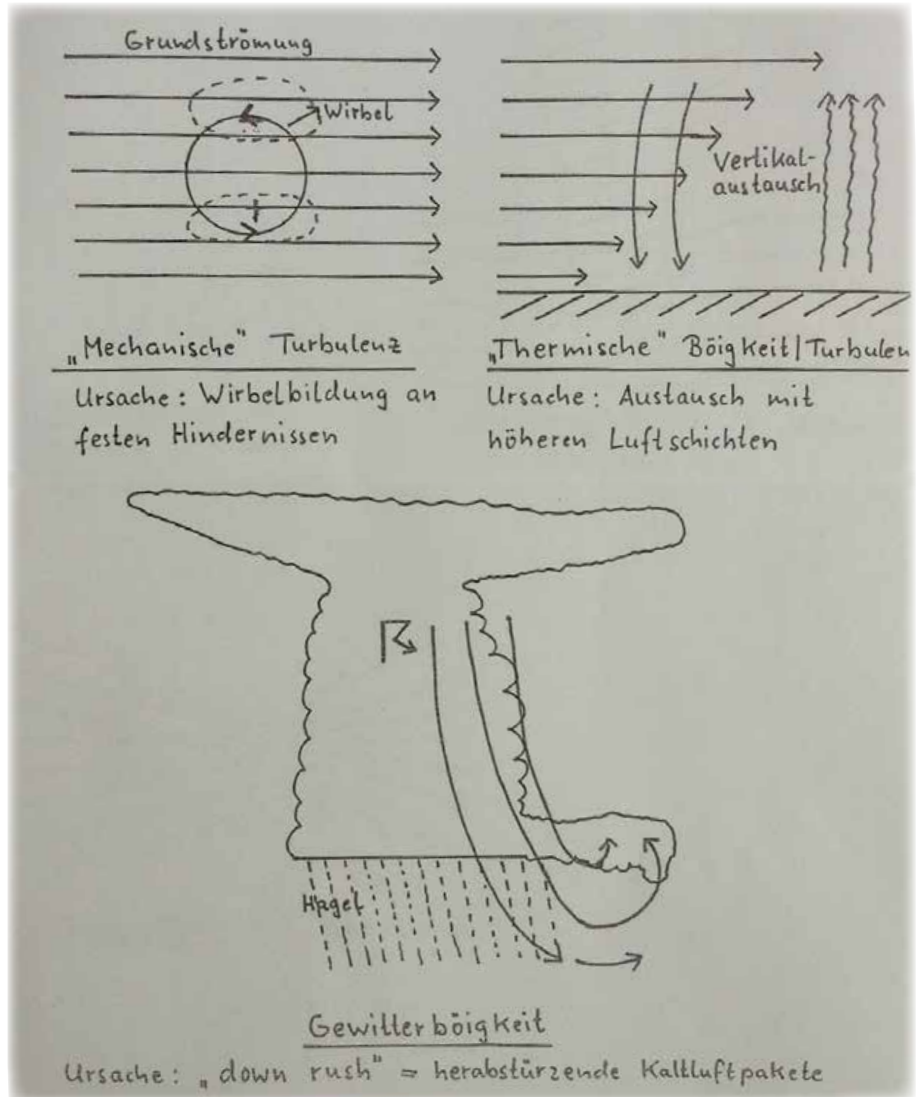
Der Vortrag war gespickt mit Erfahrungen aus dem eigenen Seglerleben, so z.B.: Wenn ich rund Fünen segeln möchte, warte ich in Schilksee ab, bis die Warmfront da ist. Dann segel ich Tag und Nacht durch und kann so mit SW-Wind den kleinen Belt hoch und bei eintreffender Kaltfront mit NW-Wind den großen Belt hinuntersegeln, ganz einfach. Schon liegen die 300sm eines Ausbildungstörns im Kielwasser.

Dieser erste Abend wurde mit einem Blick auf das aktuelle Wetter und die im Internet verfügbaren Informationen abgerundet. Als Quellen kommen also z.B. DWD, DMI, die Wetterzentrale und windytv in Frage. Besonders interessant sind dort die Strömungsvideos. Man kann quasi zusehen, wie der Wind zu welcher Uhrzeit wehen wird.

Am zweiten Abend, dem 4. April, wurde nach einem kurzen Rückblick festgestellt, dass nun jeder aus einer Wetterkarte die Windrichtungen ablesen kann. Die Windstärke ist umgekehrt proportional zum Abstand der Isobaren, das ist klar. Aber wieviel Knoten sind es nun ?

Hier hilft die **Schaefer'sche Gotlandformel** für eine Überschlagsrechnung: Teile 50 durch den Gotlandfaktor und du erhältst den Wind in Knoten. Der Gotlandfaktor gibt an, wie oft Gotland zwischen zwei Isobaren (immer 5 hPa Druckunterschied) passt. Diese Faustformel gilt für Nord- und Ostsee.

Danach wurden die Auswirkungen verschiedener lokaler Windphänomene beleuchtet:



Die Entstehung von Böigkeit bzw. Turbulenz, Skizzen von Jürgen Schaefer

## 1. Vertikalprofil

Bezogen auf die Windgeschwindigkeit in 1000 m Höhe weht es in 20 m Höhe mit der halben Geschwindigkeit. Jeder Meter mehr Masthöhe erreicht also stärkeren Wind. Je rauher die Erdoberfläche, desto stärker nimmt der Wind in der Höhe zu. Mit der Windzunahme ergibt sich auf einem fahrenden Boot eine Winddrehung in der Höhe, darum soll das Segel bei Schwachwind twisten.

## 2. Ortographische Einflüsse

Die Einflüsse von Kanälen, Kaps, Huks und Düsen wurden aufgezeigt.

## 3. Thermische Böigkeit

Einflüsse thermischen Ursprungs sind z.B. Thermikblasen ab 50 m Durchmesser, die

sich bei Sonnenschein über von grüner Landschaft umgebenen Siedlungen bilden können. Ab einer Erwärmung um 2 Kelvin bildet sich eine Aufwölbung, die sich dann ablöst und mit 0,5 bis 1 m/s aufsteigt. Der entstehende Unterdruck wird an der Erdoberfläche aus der Umgebung aufgefüllt. Der Wind weht dann etwa alle 10 Minuten radial auf die Thermikblase zu.

Eine Nummer größer sind dann die Konvektionsprozesse mit etwa 500m Durchmesser mit der Bildung von Cumuluswolken. In der Wolke weht es nach oben, in Richtung des Höhenwindes, hinter der Wolke dann nach unten. Dadurch ergibt sich die größte Abschwächung des Grundwindes genau am unteren Punkt der orbitalen Zirkulation.



GO BEYOND™

Die Böenfronten entstehen unter der Cumuluswolke, wo die Luft aufsteigt und sich dabei abkühlt.



Noch größere Ereignisse sind dann die Gewitter: Hagel und Böen sind auf der linken Seite eines Gewitters, das auf einen zuzieht am stärksten ausgeprägt. Darum sollte man möglichst stark nach Stb ausweichen! Ein Gewitter beeinflusst den Bodenwind bis 5 nm Entfernung.

#### 4. Seewind

Seewind entsteht meist ab etwa 11:00 Uhr bei schwachwindigen Wetterlagen. Für die Ausbildung von Seewind sind 8 Grad Temperaturunterschied zwischen Land und Wasser erforderlich. Seewind kann eine Stärke bis etwa 5 Bft und eine Ausdehnung bis zu 3–6 nautische Meilen erreichen. Wenn sich Seewind gegen die Grundströmung aufbaut, steigt die Luft an der Küste auf, was trotz schöner Gesamtwetterlage ggf. zu Wolkenbildung und zu Schauern führen kann.

#### 5. Mechanische Turbulenzen

Der Wind dreht immer nach links, wenn man auf Land zusegelt, weil die Reibung über Land größer ist. Wenn der Wind vom Land zur See weht, ist der Effekt ausgeprägter als in Gegenrichtung.

#### 6. Hindernisse und Barrieren

Die Barrieren bzw. Hindernisse werden in offen (< 40% geschlossen), halboffen und dicht (> 80% geschlossen) typisiert. Bei offenen Barrieren befindet sich die Zone größter Beruhigung in einer Entfernung von 5–6 facher Hindernishöhe. Bei halboffenen Barrieren befindet sich die Zone größter Beruhigung in 10 facher Hindernishöhe. Bei dichten Barrieren nimmt der Wind bei Annäherung stetig ab. Sowohl bei ablandigem als auch bei auflandigem Wind sind die Effekte ähnlich.

Zum Abschluss des Abends wurde der Blick wieder auf das aktuelle Wetter und die Entwicklung der nächsten Tage gerichtet. Dank Herrn Schaefer waren es insgesamt zwei lehrreiche und kurzweilige Abende. Besonders gut können die lokalen Windphänomene in diesem Jahr übrigens im August bei der Classic Regatta in Svendborg beobachtet werden.

Spannend wird es dann noch durch die Gegenströmung beim home race im Sund. Für Entspannung sorgt das tolle Rahmenprogramm im Packhaus.

Das muss man einfach mitmachen. Wir sehen uns!

SETZEN AUCH SIE AUF  
**DIE NUMMER 1**  
IM ONE DESIGN!

Wir gratulieren zu 75 Jahren  
Nordisches Folkeboot!





# Schnell Folkeboot fahren bei wenig Wind!



von Swantje Oldörp JUNA F GER 725

Bei Spitzenwindgeschwindigkeiten von sechs Knoten ließen sich sechs Crews an der Flensburger Förde nicht davon abhalten, am ersten Maiwochenende segeln zu gehen. Warum? Wir hatten die große Freude, dass Per Jørgensen - seines Zeichens wiederholt Goldpokalgewinner - uns beibringen wollte, wie wir schneller segeln können. Johannes kam sogar extra aus Schleswig hergetrailert.

Samstag fanden wir uns zu recht früher Stunde mit großen Kaffeebechern und kleinen Augen ein. Diese wurden zunehmend größer, als Per bei einer Theorieeinheit anfang zu erzählen. Also erstens: der Teamspirit muss stimmen (2/3 des Erfolgs), zweitens: das Rigg muss richtig getrimmt sein (20 %), das Material sollte auch gut sein. Damit der Teamspirit stimmt und die Manöver: üben, üben, üben. Und vor allem nicht das große Bremspedal am Heck zu sehr bedienen.

Nach einer guten Stunde ging es dann auf die Boote, wo wir - gefühlt - unsere Riggs auf den meisten Booten fast abschraubten. Wie ein Erst-Folkebootsegler bei mir an Bord bemerkte: „So würde ich noch nicht einmal zum Riggermast mit meinem Boot fahren!“

Danach ging es endlich auf's Wasser, zunächst im direkten Vergleich in drei Zweierpärchen. Bei dieser Übung fuhr Per Kreise im Schlauchboot um uns rum bzw. wurde gefahren und brachte jede Crew auf Vordermann. Hin und wieder fuhr er als vierter Mann mit und sah zu, dass jede Crew wirklich das Maximum an Geschwindigkeit aus ihrem Boot rausholte. Jede Crew entdeckte ihre speziellen Entwicklungsfelder und fast alle von uns fuhren das Großsegel zu dicht. Das Motto des Wochenendes wurde in jedem Fall „SPIIIED, SPIIED, SPIIED“.

Nach einer Stärkung beim Mittagessen ging es dann in den Gesamtvergleich in diversen Miniwettfahrten. Fast jeder war mal vorne oder auch hinten und am Ende wieder „SPIIIED, SPIIED, SPIIED“. Wer versuchte, auf Kosten der Geschwindigkeit Höhe zu kneifen, hatte wenig Chance. Auf der letzten Regatta in den Hafen brachte Per uns noch bei, dass eigentlich die gesamte Crew das Cockpit verlassen kann - vorausgesetzt Segel und Mast sind richtig getrimmt - und der Steuermann am Mast stehend nur mit Gewichtstrimm das Boot steuern kann.

Am Sonntag wurde der Wind leider noch weniger, sodass wir einen Theorietag im Jugendraum des FSC verbrachten – immer wieder lauend, ob sich nicht doch ein Windfeld draußen zu mehr entwickeln könnte. Am Spätvormittag hatten wir einmal große Hoffnung und präparierten die Segel, allerdings blieb es beim Präparieren mit neuen Windbändseln. Dennoch hatten wir noch einmal einen richtig spannenden Tag. Per wurden viele Löcher in den Bauch gefragt und unsere elektronischen oder analogen Notizbücher füllten sich.

Herzlichen Dank an Per und seinen Motorbootfahrer Knud für ein wirklich großartiges Trainingswochenende! Wir freuen uns schon auf das nächste Mal!

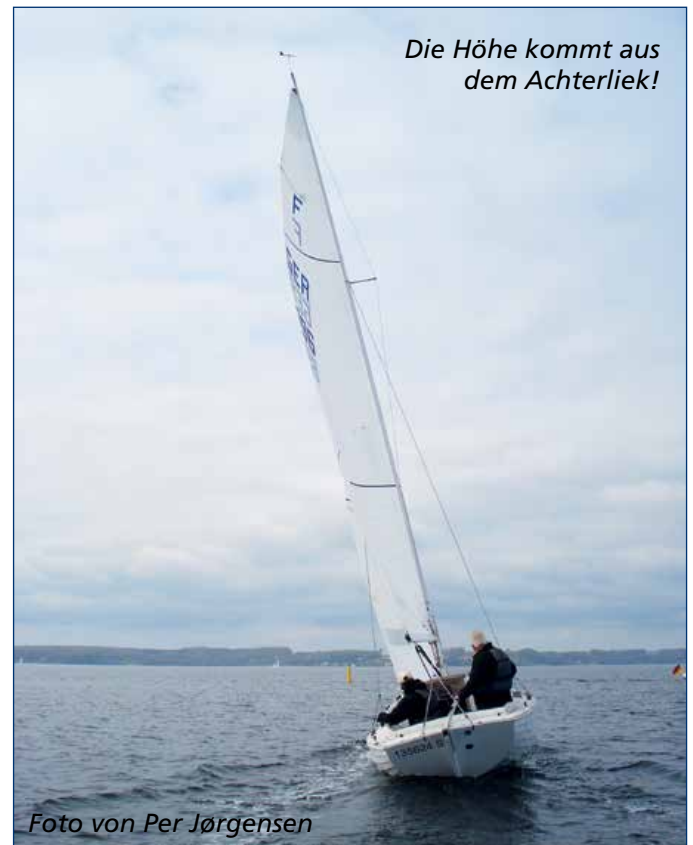


Foto von Per Jørgensen



Per Jørgensen und die teilnehmenden Crews F GER 624, 725, 852, 896, 870, 1100





# Leinen los.



www.leinenagentur.de

**Wir bieten Ihnen individuelle Versicherungen für Ihre Yacht.**



**Wehring & Wolfes GmbH**  
**Assekuranzmakler für Yachtversicherungen**

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



QUALITÄT  
 INNOVATION  
 SERVICE

RAUDASCHL

Klassenvertretung

**Gunter May**

Wilhelm-Hauff-Straße 13  
 D-12159 Berlin  
 +49 30 8521376 / +49 176 5162872  
 may.gunter@web.de



POWERED BY DOYLE RAUDASCHL SEGELMACHER

**RAUDASCHL NAUTIC**

GmbH & Co. KG.  
 A-5360 St. Wolfgang am See · Ried 155 · Tel.: 06138/2333 · Fax:3053-40  
 sails@raudaschl.co.at · www.raudaschl.co.at



PERFORMANCE  
 DYNAMIC  
 SAFETY

www.liros.com





# Segeln nach Regeln! Regelseminar für die Flotte Bodensee



von Elly Kaspar, F GER 625

Die ersten Folkeboote schwimmen schon und die erste Pokalregatta auf dem See naht. Deshalb wurde es Zeit fürs Regelseminar, das wie letztes Jahr Anfang April wieder im Clubhaus des Immenstaader Yachtclubs stattfand.

Am Samstagnachmittag, den 1. April, hat Jürgen Graf, ein Ausbilder aus dem Lehr-Team des Landes-Segler-Verbandes Baden-Württemberg, die anwesenden Folkebootsegler mit den Regeländerungen ab 2017 vertraut gemacht und die allgemeinen Wettfahrtregeln wieder aufgefrischt. Anschaulich in vielen Beispielen auf Magnettafel und Power-Point wurden häufig vorkommende Situationen beim Start und auf der Bahn durchgespielt, aber auch Spezialfälle diskutiert, Schiffs-Konstellationen simuliert und Lösungen erarbeitet. Schwerpunkte waren Themen wie: was ist unmittelbar vor der Wettfahrt zu tun, wie kann man sich rechtzeitig taktisch gut positionieren, was ist regelkonform, was nicht, wie

sich regelgerecht gegen Angriffe wehren, wie kann man schlechte Positionen vorausschauend erkennen und verhindern, und Vieles mehr ...

Insgesamt wurde 4 ½ Stunden – die nur durch eine kurze Kaffeepause unterbrochen waren – zugehört, gearbeitet und diskutiert und man hätte immer noch weitermachen können.

Um 18:30 Uhr, am Ende des offiziellen Teils, stand ein schön gedeckter Tisch im Club-Restaurant mit grandioser Sicht auf den Hafen und den See bereit. Bei einem verdienten Bier oder Wein und gutem Abendessen gingen die Gespräche in regem Austausch weiter. Überraschend hat sich noch Stefan Züst, ein in der Folkeboot-Szene bekannter und beliebter Bootsbauer zu uns gesellt.

An dieser Stelle ganz herzlichen Dank an Jürgen Graf und den Yachtclub Immenstaad.



**Wir sind das Folk!**

Farbige Anzeigen in der FolkeNews ab 120,00 €\*  
Bei Interesse bitte Mail an [presse@folkeboot.de](mailto:presse@folkeboot.de) senden.  
\*plus MwSt. Bei Schaltung von 4 x 1/8 Seite Anzeigen

**Der NV Verlag wünscht allen Seglern eine erfolgreiche Saison**

**nv charts**  
free  
nv charts App

NV.Verlag - Seit 40 Jahren steht der NV. Verlag für Kompetenz und Kontinuität bei Seekarten und Handbüchern, daran arbeitet ein Team aus Hydrographen, Kartographen und Nautikern. Seekarten für die Reviere in der Ostsee, der Nordsee, Norwegen, Frankreich, dem Mittelmeer und der Karibik.

**A Full Line of Navigation Products · paper · digital · plotter · app**



# 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 der Klassenvereinigung

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung (4x jährlich das Segelmagazin FolkeNews)
- Information der Medien und relevanter Organisationen
- Erstellung von Regattaterminakalender 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 Probesegelein etc.

## Der Vorstand

### 1. Vorsitzender

Dr. Johannes Thaysen  
Thyraweg 41, 24837 Schleswig  
Tel. 04621/33652  
vorsitzender@folkeboot.de

### 2. Vorsitzender

Hans Ptaszynski  
Eickeler Bruch 122, 44652 Herne  
Tel. 02325/36644  
mobil 0163/7372000  
2.vorsitzender@folkeboot.de

### Kassenwart

Norbert Schlöbhorn  
Grünebergstraße 40, 22763 Hamburg  
Tel. 040/8804824  
kassenwart@folkeboot.de

### Sportwart

Sönke (Asta) Durst,  
Am Königsmoor 10, 24248 Mönkeberg  
Tel. 0431/6408809  
sportwart@folkeboot.de

### Pressewart / Redaktion

Vincent Büsch  
Norderstraße 66, 24939 Flensburg  
Tel. 0461/40790390  
mobil 0171/9557813  
presse@folkeboot.de

### Internet-Obmann

Harald Koglin  
Neuwerker Weg 22 A, 14167 Berlin  
Tel. 030/8177733,  
internet@folkeboot.de

### Technischer Obmann

Michael Fehlandt  
Alter Feldweg 9a, 24214 Altwittenbek,  
mobil 0160/5570323  
technik@folkeboot.de

### Beauftragte/r für Fahrtensegeln

Amt ist vakant  
fahrtensegeln@folkeboot.de

Mitgliedsbeiträge per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres  
Eigner Euro 60,-  
Mitsegler Euro 30,-  
Schüler, Studenten Euro 0,-  
Jugendliche Euro 0,-  
Konto Deutsche Folkeboot Vereinigung  
Deutsche Bank AG Kiel  
BIC: DEUTDEDB210  
IBAN: DE34 2107 0024 0035 1916 00

**Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner**  
Infos und Ausschreibungen für die Regatten in den jeweiligen Revieren erhalten Sie bei den veranstaltenden Clubs und hier:

**Berlin** Gunter May  
Wilhelm-Hauff-Str. 13, 12159 Berlin  
Tel. 0179/5162872,  
may.gunter1@googlemail.com  
www.folkeboot-berlin.de

**Bodensee** Elly Kaspar  
Einöden 22, 88099 Neukirch  
Tel. 07528/920204  
elly.kaspar@t-online.de  
www.folke-bodensee.de

**Eckernförde** Fritz Schaarschmidt  
Kastanienstraße 11, 24114 Kiel  
Tel. 0431/38582133, mobil 0171/2674912  
fritz\_schaarschmidt@gmx.de  
www.folkeboot-eckernfoerde.de

**Essen** Heiner Fahnenstich  
Birkenweg 11B, 42579 Heiligenhaus  
mobil 0162/4249421  
info@folkeboot-essen.de  
www.folkeboot-essen.de

**Flensburg** Jan Hinnerk Alberti  
Tweedter Strandweg 5 d, 24944 Flensburg  
mobil 0170/2865496  
alberti@ujh-online.de  
www.f-ger.de

**Hamburg** Thomas Behrens  
Kap-Horn-Weg 15, 21129 Hamburg  
Tel. 040/7427649  
thomas.behrens@folkeboot-hh.de  
www.folkeboot-hh.de

# Impressum

**Kiel** Armin Hellwig  
Teichkoppel 64b, 24161 Kiel-Altenholz  
mobil 0163/4272672  
arminhellwig@web.de  
www.flotte-kiel.de

**Lübeck** Heino Haase (kommissarisch)  
Gneversdorfer Weg 9, 23570 Travemünde  
mobil 0170/2015143  
heino.haase@haase-segel.de  
www.folkeboot-luebeck.de

**Mecklenburg-Vorpommern**  
Frithjof Höse  
Am Dorfteich 20 18184 Broderstorf  
Tel. 038204/15363  
frido.iken@gmail.com  
www.folkeboot-mv.de

**Möhnesee** Wilfried Sürth  
Am Höhenchen 12, 53127 Bonn  
Tel. 0228/284306  
mail@wsuerth.de  
www.folkeboot-moehnesee.de

**Schlei** Udo Hompesch  
mobil 0175/4140202  
folkeboot-schlei@gmx.de  
www.folkeboot-schlei.de

**Obmann des Folkebootes Junior**  
Hartwig Sulkiewicz  
Alstertwiete 13, 20099 Hamburg  
Tel. 040/28056205  
hartwig@sulkiewicz.de  
www.kdyjunior.de

## FOLKE NEWS

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

**Herausgeber:**  
Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

**Satz und Druck:**  
Mussack Unternehmung GmbH  
Druck, Gestaltung, Marketing,  
Hauptstraße 97, 25899 Niebüll  
Tel. 04661/90017-0, Fax 90017-20  
www.mussack.net · info@mussack.net

**Layout:**  
Urte Jona Alberti, Flensburg

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

**Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.09.2017**

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.

DFV Der Vorstand

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

## INTERNET-LINK

http://www.folkboat.com  
http://www.folkeboot.de  
http://www.folkebaad.dk

NORDIC FOLKBOAT INTERNATIONAL ASSOCIATION

Neuwerker Weg 22a  
14167 Berlin  
Germany

Tel. +49 175 822 82 18  
E-Mail: secretary@folkboat.com  
Secretary / Treasurer: Harald Koglin

## Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname	Geburtsdatum
Name	Telefon
Straße	E-Mail-Adresse
PLZ	Club/DSV Nr.
Ort	Flotte
Bank	
IBAN	
BIC	

Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden?  
 Eigner     Mitsegler     Fest bei F \_\_\_\_\_  
 Eigergemeinschaft     Juristische Person

Segelnummer F \_\_\_\_\_  
 Bootsname \_\_\_\_\_  
 Baujahr \_\_\_\_\_ Rumpf-Baustoff  Holz  GFK  
 Bauwerft \_\_\_\_\_

Ich bin einverstanden, dass die angegebenen Daten im vereinseigenen Register erfasst und den anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden. Ferner gebe ich die Einwilligung, dass die Daten und Bilder von mir auf allen medialen Plattformen des DFV (z.B. Homepage, FolkeNews u.a.) veröffentlicht werden dürfen.  
 Dieser Aufnahmeantrag ist gleichzeitig eine Ermächtigung zum Einzug des Beitrages mittels Lastschrift.

Ort - Datum \_\_\_\_\_  
 Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters) \_\_\_\_\_

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

Deutsche Post   
PRESSEPOST



# 75 Jahre

*mehr Boot braucht  
kein Mensch*

[www.folkeboot.de](http://www.folkeboot.de)

Foto Sören Hese [www.sailpower.de](http://www.sailpower.de)

**Nicht vergessen:**  
Am 30. September / 01. Oktober findet  
im Rahmen der Berliner Meisterschaft  
beim Segler-Verein Stössensee  
die offizielle Feier der  
Deutschen Folkeboot Vereinigung  
zum 75. Jubiläum statt.