

Endlich! **– Segeln ohne Pandemie**

Berichte aus den Flotten

Regattabetrieb angelaufen

Ostseereise 2022 Teil I



Klinker-Cup in Faldsled (DK) geht in die zweite Runde

Das besondere Treffen von Folkeboot-Liebhabern in Holz (aber auch in GFK!) wird es auch in dieser Saison in Süd-Dänemark geben. Die Helnaes-Bucht ist Fahrten-seglern aus den nördlichen Revieren sicher ein Begriff, auch wenn sie nicht gerade zu den Standard-Zielen gehört.

Vom 04.-06. August ist der Klinker-Cup in Faldsled geplant – hoffentlich wird er ein voller Erfolg, denn auch wir finden: „Klinker machen einfach nur Spaß!“

Für nähere Infos bitte direkt an den Veranstalter wenden und mitfreuen! (siehe Seite 22)



Wer viel Zeit hat oder seinen Sommertörn um dieses Datum geplant hat, kann bei gleich 2 Events Folkeboot- und Klassiker-Freunde treffen:

28.07. - 30.07.2023

Sternfahrt der Folkeboote zu den Okse-Ø/Ochseninseln (Flensburger Innenförde)

04.-06.08.2023

Klinker-Cup in Faldsled (Fünen/Dänemark)

Die Events sind jeweils mit einem Tagestörn erreichbar und liegen in einem der schönsten Folkeboot-Segelreviere der Welt – der dänischen Südsee...

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik u. Sicherheit

Regelanpassung	04
----------------------	----

Flottentalk

Flottentreffen in Flensburg	05
Preis verschollen	05
Der Winter in Berlin	06
Saisonbeginn in Berlin	07
Pfingst-Sternfahrt am Bodensee	08

Sport

Interview: Das Goldene Waffeleisen	09
Trudelmauspokal 2023	11

Aftersail

boot Düsseldorf	12
Das Geschäftsjahr	12
Mehr Boot braucht kein Mensch – Eine Hommage	13

Fahrten

Folkeboot-Treffen in Arnis	15
Fortsetzungsroman – Ostseereise 2022	16
Sternfahrt mal anders	21
Ankündigung Klinker Cup	22

Verein

Impressum	02
Der Vorstand und die Flottenobleute	23

Titelbild: Andreas Landlahr

folkenews

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

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

Layout & Druck: Momsen Unternehmung GmbH, Hauptstr. 97, 25899 Niebüll, Tel. 0 46 61/9 00 17-0, www.mussack.net

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.08.2023

Mit Namen gekennzeichnete Artikel drücken nicht unbedingt die Meinung der Deutschen Folkeboot Vereinigung oder ihrer Redaktion aus. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keinerlei Haftung. Kürzungen von redaktionellen Einsendungen sind ausdrücklich vorbehalten.

Der Nachdruck aller Textbeiträge ist nach Rücksprache mit der Redaktion und unter Angabe der Quelle gestattet.

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Liebe Folkebootseglerinnen, Liebe Folkebootsegler,



jetzt sind wir schon wieder mitten in der Saison!

Das sommerliche Wetter der letzten Wochen hat sicher dazu beigetragen, dass viele von Euch in diesem Frühjahr schon so manche schöne Stunde auf und mit unserem Folkeboot verbracht haben.

Beim Folkeboot-Treffen über Pfingsten in Arnis an der Schlei und in Meersburg am Bodensee trafen sich wieder viele Folkeboot-Freunde, um gemeinsam zu segeln und gesellige Stunden miteinander zu verbringen.

Zu Beginn der Saison wurden in Berlin und in Essen schon einige spannende Regatten gesegelt. Meine erste Regatta in diesem Jahr war der Trudelmaus-Pokal in Laboe. Vor Wendtorf hatten wir bei starkem Ostwind und hoher Welle richtiges Folkeboot-Wetter. Es machte uns wieder viel Spaß, unter diesen Bedingungen mit unserem Folkeboot zu segeln.

Nach fast 12 Jahren als Sportwart hat Sönke Durst sein Amt aus beruflichen Gründen niedergelegt. Mit Sönke verlieren wir ein versiertes und engagiertes Vorstandsmitglied, und ich möchte mich auch an dieser Stelle nochmals bei ihm für seinen unermüdlichen Einsatz für die Regattasegler in der DFV bedanken.

Jetzt suchen wir einen Nachfolger.

Wer Interesse hat, im Vorstand der DFV als Sportwart mitzuarbeiten und das Regattasegeln in der DFV zu fördern, melde sich bitte gern bei mir.

Euch allen weiterhin eine schöne Saison und genießt das Segeln mit unserem Folkeboot.

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Ulrich Haase	Eigner F GER 358		RaB	Flotte Esssen
Prof. Dr. Julian Bösel	Eigner F GER 1050	ARGO	RaB	Flotte Lübeck
Uwe Roch	Eigner F GER 1163	JASONS	SYC, DK	Flotte Flensburg
Andreas Kessler	Eigner SUI 71	Windsbraut		Flotte Bodensee
Karin Guthörl	Eigner SUI 71	Windsbraut		Flotte Bodensee
Bernd Paul	Eigner F GER 443	Zugvogel	SVH	Flotte Berlin
Hermann Preußer	Eigner F GER 271	Komplize		Flotte Eckernförde
Olaf Wedekind	Eigner F GER 686	last minute	SV03	Flotte Berlin
Frank Prehn			WSV	Flotte Berlin
Marc Adelt			DRSC	Flotte Hamburg
Willem de Regt	Eigner F NED 1004	NINA		
Andreas Naujeck	Eigner F DEN 1146	Shorty Basket		Flotte Eckernförde

Regel Anpassung

von Thomas Lyssewski (Obmann Technik), F GER 316, LORD JIM

Liebe Folkeboot-Segler in der Deutschen Folkeboot Vereinigung,

die NFIA organisiert den Erhalt und die Weiterentwicklung der Klassenregeln für unsere Bootsklasse, das nordische Folkeboot. In diesem Zusammenhang gibt es immer wieder Umfragen in den nationalen Klassenvereinigungen über vorgeschlagene Regelanpassungen.

Vielen Dank für Eure Teilnahme an der Umfrage der NFIA zu den beiden unten aufgeführten Themen „Spinnaker“ und „Füße im Cockpit“! Die Ergebnisse sind unter den eingegangenen Antworten relativ klar. Wir haben insgesamt 576 Mitglieder per Mail angefragt und bis Anfang April 2023 ca. 10 % Antworten erhalten.

1. Spinnaker bei internationalen Regatten

Wieder einmal wurde die Verwendung von Spinnakern bei internationalen Regatten, d. h. Gold Cup und Sessan Cup, vorgeschlagen. Bisher wird der Spinnaker nur in Großbritannien, Finnland und Estland gesegelt.

Bei dem Spinnaker ist die Abstimmung mit **56 x Nein** und **1x Ja** sehr klar und eindeutig.

2. Position der Besatzung während der Wettfahrt (Füße im Cockpit)

Regel 13.21: Während der Wettfahrt gegen den Wind müssen alle Besatzungsmitglieder mit beiden Füßen im Cockpit bleiben, außer für kurzzeitige Anpassungen der Segel oder der Ausrüstung und der Vorbereitung für das Runden einer Bahnmarke. Der Aufenthalt in der Kajüte unter Deck ist während der Wettfahrt nicht gestattet, außer zum kurzzeitigen Holen oder Zurückbringen von Ausrüstung oder Verpflegung.

Bei dem Regeländerungsvorschlag „Füße im Cockpit“ ist die Abstimmung mit **30 x Nein** und **22 x Ja** bei **5 Enthaltungen** nicht so eindeutig.



Damennachwuchscrew F GER 1164, Landesmeisterschaft SH 2023, Foto: Sören Witt

Wintertreffen der Förde Folkies bei Robbe u. Berking in Flensburg

von Mark Luther, F GER 409 SURPRISE

Am 20.01.2023 war es nun endlich wieder soweit. Nach rund drei Jahren war nun endlich wieder ein Wintertreffen der Folkeboot-Seglerinnen und Folkeboot-Segler möglich!

Eine buntgemischte 14-köpfige Crew mit Folkeboot-Neuligen und „alten/erfahrenen Hasen“ hat sich auf den Weg zu Robbe & Berking in Flensburg gemacht. Hier konnten wir unter der freundlichen Führung von Andreas Christiansen die heiligen Hallen anschauen und diverse Holzboote bewundern. Imposante Schiffe und ebenso groß dimensionierte Masten beeindruckten alle Teilnehmer des Wintertreffens.

Der gemütliche Teil nach der Führung kam auch nicht zu kurz. Hier hatten wir einen Tisch im leckeren italienischen Restaurant „Italia“ in der 1. Etage reserviert. Auch nach den kulinarischen italienischen Highlights wurde das Treffen für das bekannte „Fachsimpeln“ und Schwärmen von unseren Folkebooten, sowie für die sommerliche Törnplanung bzw. „Törn-Tipps“ genutzt.

Vielen Dank hier nochmals an Andreas Christiansen für die tolle Führung!

Und viele Grüße von der Flensburger Förde



Preis verschollen

von Martina Klemmt, F GER 1170 MADE IN GERMANY

Der SCAhoi vermisst schon länger den seinerzeit von Gisa und Helge Schröder 2005 (?) gestifteten Wanderpreis für die/den Letztplatzierte/n bei dem ehemals „Hoffmannspreis“, jetzt Sommer-Cup-Ahoi. Es ist ein Kompass, mehr konnte man mir nicht sagen.

Die Anrechte der letzten Jahre ersegelten:

2021 - Reinhard Weihmann,
2019 - Udo Pflüger,
2017 - Helge Schröder,
2016 - Martin Distel,
2015 - Uta Schubert.

Wer hat ihn, wer hat ihn gesehen oder wer weiß, wer ihn hat? Nachricht bitte an: obfrau@folkeboot-berlin.de

Wir hoffen, er findet sich bis zur „Rolling Home“ wieder an.

Bei der Gelegenheit: Wer Wanderpreise auf dem Regal, Dachboden oder Keller findet, die er vergessen hat zurückzugeben, bitte an den vergebenden Verein zurückgeben.

Wer bei der Gelegenheit in hinterster Ecke verstaubte (Wander-) Preise findet, von denen er sich trennen mag: Bitte neu stiften. Die langen Listen der Gewinner zeichnen unsere Folkeboot Geschichte nach, erinnern an die, die schon längst auf anderen Revieren kreuzen.

Gerne würde ich in der nächsten Ausgabe der Folkenews erzählenswerte Geschichten von Preisen drucken können.

Der Winter in Berlin

von Martina Klemmt, F GER 1170 MADE IN GERMANY

Schottenessen im VSaW

Im November hatten wir unser traditionelles Schottenessen im VSaW, zu dem wir auch einige derer eingeladen hatten, die viel ihrer Freizeit opfern, damit wir Segeln können: Schiedsrichter, Vermesser und Wettfahrtsleiter. Die Eingeladenen haben sich sehr über diese Anerkennung gefreut, auch wenn einige von ihnen verhindert waren. Alle Anwesenden waren froh, wieder gemeinsam feiern zu können.

Vor dem Dessert wurde als beste Berliner wieder die Crew Andreas Blank, Alex und Svenja Lörke geehrt. Dieses Mal konnten die wieder aufgetauchten Preise auch übergeben werden. Die Übergabe des Preises für den besten Newcomer des Jahres haben wir auf dessen Wunsch auf die Frühjahrssitzung verschoben und die letzten haben bis in die Morgenstunden an der Bar getagt.

Für die nächste „Flottengans“ ist der 17.11.2023 vorgemerkt.

Jahreshauptversammlung und Gala-Nacht

Trotz müder Augen nach dem Schottenessen sind wir am Folgetag zur HV nach Hamburg gefahren. Das Ergebnis der Versammlung ist bereits in der letzten Ausgabe der Folkenews zu lesen gewesen. Zur Gala Nacht der Boote haben sich viele Flottenmitglieder bei der MADE IN GERMANY am Stand von Haubold Yachting getroffen.

An diesem Abend und den Folgetagen haben wir Interessierten das Folkeboot gezeigt und in vielen Gesprächen Werbung für das Folkeboot gemacht. Die Flyer mit den Berliner Regattaterminen auf der Rückseite sind gut weggegangen.

Flottenflaggen

Zum Jahresende habe ich die Produktion von Flottenflaggen mit Eindruck der jeweiligen Segelnummer für die Boote der Berliner Flotte organisiert und mit tatkräftiger Hilfe von Svenja, Alex und Andreas verschickt. Die Flaggen sind gut angekommen und ich habe von rund 10% der Empfänger sehr nette Dankschreiben erhalten. Eine „Kontrollfahrt“ mit dem Motorboot im Frühjahr zeigte, dass die Flaggen auch gehisst werden – schöne Werbung für unser Folkeboot.

Frühjahrstreffen in der SVT im März

Vor dem eigentlichen Treffen hatten Svenja und ich auf vielfach geäußerten Wunsch eine Einführung in: „Wie geht eigentlich Regattasegeln“ angekündigt. Gekommen sind dann aber eher die Erfahrenen. Interessierten Besuch bekamen wir von unserem neuen Wettfahrtsleiter Tobias Schütz vom SV03, der sich uns vorstellte und ein offenes Ohr für unsere Wünsche an ihn hatte.

In der eigentlichen Sitzung besprachen wir dann in größerer Runde die zur Diskussion stehenden technischen Veränderungen. Die Berliner Flotte ist mit überwiegender Mehrheit gegen ein Segeln mit Spinnaker. Bei der Frage ob auf Am-Wind-Kursen dauerhaft ein Crewmitglied unter Deck sein darf, war die Meinung ausgewogener, aber doch in der Mehrzahl gegen ein Verbot, dessen Einhaltung letztendlich gar nicht zu überprüfen ist.

Pepe Schumacher bekam unter großem Applaus seinen Newcomer Preis überreicht, ein wunderschönes Halbmodell. Seine Reaktion darauf erfahrt ihr in der nächsten Ausgabe der Folkenews.

Das nächste Treffen ist für den 09.11.2023 geplant.

Theaterbesuch

Der Theaterbesuch im Theater im Palais mit Führung durch das in Rekonstruktion befindliche Palais, den ehemaligen Sitz des Preußischen Finanzministers eine Woche später war interessant und kurzweilig, Otto Reuters Texte oft erschreckend aktuell. Diesmal war Heinz Aping als Gast der Flotte dabei.

Saisonbeginn in Berlin

von Martina Klemmt, F GER 1170 MADE IN GERMANY

Zum Tegeler Auftakt, bestehend aus Regatten beim SVT und JSC kamen diesmal 12 Schiffe, was sicher zum Teil der Flaute im vergangenen Jahr und den schlechten Erfahrungen mit den frühen Schleusenschließzeiten am 1. Mai vergangenen Jahres lag. Nicht jeder bekam sein Schiff rechtzeitig aus dem Winterlager. Nicht jeder kann und will auf eigenem Kiel anreisen, obwohl die Strecke an Zitadelle Spandau, der bedeutendsten Festung Deutschlands, vorbeiführt und landschaftlich abwechslungsreich ist.

Denen, die da waren, hat es gefallen und sie haben fast geschlossen auch am geselligen Aftersailing teilgenommen. Insbesondere die engagierte neue Regattacrew des SVT hatte Freude daran, dass gelernte anzuwenden. Herzlichen Dank dafür.

Gesegelt werden konnten 8 Wettfahrten.

Gewonnen hat: GER 955 Lars Kiewning, vor GER 730 Stefan Klabunde und GER 630 Andreas Blank, jeweils mit Crew. Alle weiteren Ergebnisse auf manage2sail.de

An Himmelfahrt trainierten vier Folkeboote unter der fachkundigen Leitung von Stefan Klabunde und Gunter May auf der Scharfen Lanke.

Zum Sparr Preis der SV03 traten im Mai 16 Boote an. Alle geplanten Wettfahrten konnten bei kaltem Wetter aber ansonsten herrlichen Wetter gesegelt werden. Auch hier kamen am Sonnabend fast alle Teilnehmer auf der besonnten Terrasse der SV03

zusammen und genossen Freibier und Buffet.

Gewonnen hat: GER 730 Stefan Klabunde, vor GER 955 Lars Kiewning und GER 630 Andreas Blank, jeweils mit Crew. Pepe Schuhmann, unsere Newcomer Crew von 2022 kam auf Platz 9.

Beim Gothenschild dann leider – kein Wind nirgends, große Flaute ringsumher. Da konnte auch unsere sehr kompetente junge Wettfahrtsleiterin Maria Vitek nicht mehr draus machen. Entschädigt wurden wir Samstagabend mit einem wieder gut besuchten super Bufett der neuen Gastronomie des SCGothia.

Gewinnerin des Gothenschildes: Sabine Knegendorf mit Thomas Wanderburg. Alle Ergebnisse auf manage2sail.de

Die letzte Regatta vor der IDDM in Sonderburg war für uns Berliner dann der SommerCup des SCAhoi. Wie die Bilder doch denen der Rolling Home 2022 glichen. Wieder überwiegend kein Wind nirgends, dafür nach der ersten Leichtwindwettfahrt, tief graublau Gewitterwolken am Himmel. Bei frischen Wind konnte dann noch eine zweite Wettfahrt angeschossen werden. Nach einer knappen Runde brach der Wind vollständig zusammen und die Wettfahrt wurde abgeschossen. Das war es dann leider, auch am Sonntag kam kein Wind. Herzlichen Dank an Wettfahrtsleiter Christian Guschke, der auf's selber segeln verzichtete, damit wir Regattieren konnten.

Entschädigt wurden wir wieder einmal von einem großartigen mediterranen Buffet am Abend und der Sieger kam mit Konstatin Behnisch und Crew aus dem veranstaltenden Verein. Zweite wurde die Familie Blank mit Katja, Lena und Andreas. Dritte wurde Lena's Oma, Sabine Knegendorf mit Thomas Wanderburg. Alle Ergebnisse auf manage2sail.de

Zum Gothenschild segelten dann Andreas Haubold und Gaby Rakow zusammen mit Uwe Herwagen auf dessen Boot, Martina Klemmt verstärkte das Team von Dimitri Rempen und Andreas Poltze. Interessante Erfahrung für alle Beteiligten, mal zu sehen, wie es auf anderen Schiffen zugeht, wie die Anderen Segel und Boot trimmen. So war auf jeden Fall ein Folkeboot mehr auf der Bahn. Auf jeden Fall zur Nachahmung empfohlen.

Schön zu erleben, dass eine große Anzahl von Teilnehmern zur Siegerehrung kam, was in Berlin für viele weite Wege bedeutet. Schön auch, dass alle Teilnehmer erwähnt wurden. Wollen hoffen, dass die Gewinner der Wanderpreise diese im nächsten Jahr graviert und geputzt rechtzeitig vor der Regatta wieder beim Veranstalter abgeben. *S.a. Artikel: Wanderpreis vermisst.*

Eine gute erste Halbzeit. Die berechtigt zu den schönsten Hoffnungen auf den Rest des Sommers und den Herbst.

Es gibt noch viel zu segeln in Berlin.

Pfingstfahrt der Flotte Bodensee Sonne, Bise und Liegeplatz-Tetris

von Erika Beyerle, F GER 220 BACCHUS

Da wir dieses Jahr keine Pokalregatta in Meersburg haben werden, fiel die Entscheidung für das Ziel der Pfingstausfahrt nicht schwer: Einmal im Jahr muss Meersburg für die Folkeboote schon sein! Geplant war auch, eine Spaßregatta zu veranstalten, ohne viel Aufwand, aber mit einem bunt gemischten Teilnehmerfeld, sich spontan zusammen findenden Crews und entsprechend fruchtbarem Erfahrungsaustausch.

Es war für alle drei Tage Bise angesagt, der kräftige Nordost – vielversprechende Aussichten also, um das alles so umsetzen zu können.

Am Samstag hatten alle viel Spaß beim Hinsegeln, denn die Bise ließ die Boote rauschend über den See fahren. Am Ende waren es acht Schiffe, die in einem auch bei anderen Seglern sehr beliebten Hafen per Liegeplatz-Tetris festgemacht wurden. Sprich: Bis auf drei Schiffe lagen alle dicht nebeneinander und waren komplett „zugeparkt“.

Eine fröhliche Runde fand sich dann zum Apéro ein, den Karin Matt üppig und liebevoll für uns vorbereitet hatte. Manche waren in den letzten Jahren immer dabei, andere waren seit langem mal wieder dabei und wieder andere kennt man eher von Regatten, dort aber mit ihrer Crew und nicht mit Familie.

Die Freunde vom Yachtclub Meersburg, die wir schon von den Pokalregatten als gastfreundliche Helfer kennengelernt hatten, hatten die Grills für uns aufgebaut und so wurde bald festlich und gut getafelt, bis tief in die Nacht hinein.

Der Sonntag ließ sich an wie ein typischer Regatta-Tag: schönster Sonnenschein, blauer Himmel – und Flaute. Wir hatten auf der Windvorhersage gesehen, dass gegen Mittag erneut die Bise blasen würde, also waren wir noch guter Dinge, genossen ein leckeres Frühstück und brachen zu Spaziergängen in die Stadt oder in die Weinberge auf. Von oben konnte man sehr gut beobachten, was sich auf dem See tat: nichts.

Also taten wir das, was man in so einem Fall bei einer Regatta immer tut: Warten, Wein trinken und baden gehen. Beziehungsweise, nein: für's Baden war der See noch entschieden zu kalt.

Gegen 16.00 Uhr konnte man sehen, dass die Schiffe draußen zügig fahren, aber nicht aus Nordost. Und so entschieden sich einige von uns, mit zwei Schiffen und bunt gewürfelten Crews rauszugehen – für die geplante Spaßregatta war es bereits zu spät, denn um 18.00 Uhr waren wir in der Halttau angesagt. Und die Zeit, die es braucht, um fünf Folkeboote dicht wie die Ölsardinen erst aus ihrer Ecke raus- und dann wieder reinzuzirkeln, sollte man nicht unterschätzen. Wir haben damit allen anwesenden Zuschauern genügend Hafenkino geboten, unser Zauberkunststück mit zweien aufzuführen – und zwar erst raus und dann wieder rein.

Lange Rede, kurzer Sinn: Als wir zum Abendessen in Richtung Halttau aufbrachen, brach sie durch, die Bise.

Wir nahmen es mit Humor und freuten uns über das leckere Essen im Restaurant.

Nachdem unsere Wettfahrt mangels Wind ausgefallen war, hatte Karin Matt kurzerhand Lose für ihre hübschen, kleinen Preise gebastelt und zwischen Hauptgang und Nachtmahl eine Tombola damit veranstaltet.

Im Sonnenuntergang fanden wir uns dann auf der Mole ein, tranken Wein und beobachteten die vorbeiziehende Biberfamilie, die wohl ebenfalls vom Abendessen auf der Halttau kam und nun auf dem Heimweg in Richtung Hagnau war.

Das Frühstück am Montag war wiederum bestimmt von einem Thema: Setzt sich die Bise durch? Wir entschieden uns, ihr bis Mittag eine Chance zu geben und spazierten in die Meersburger Oberstadt, um dort Eis essen zu gehen. Und auf dem Rückweg war sie schon da. Es wurde eine herrliche Fahrt nach Hause, für alle, in alle Richtungen: bei Bise ist für jeden der richtige Wind dabei.

Ein herzliches Dankeschön an unsere Gastgeber vom Yachtclub Meersburg und an Karin Matt und Andreas Trunz, die uns mit Getränken und leckeren Snacks und wunderbaren kleinen Aufmerksamkeiten ein perfektes Pfingstwochenende bereitet haben.

Neuaufgabe etabliert sich als jährlicher fester Termin im Oktober Zeit für's Goldene Waffeleisen am Mönesee!

von Sabine Bühlmann, F GER 49 FLORØ

Es ist inzwischen eine wiederbelebte Tradition: Am Wochenende, meist um den Feiertag 3. Oktober, wird am Mönesee im Staumauerbecken die Folkeboot-Regatta „Goldenes Waffeleisen“ gesegelt. Im Jahr 2022 war die Veranstaltung auf drei Tage ausgelegt, was die Durchführung der Wettfahrten entzerrt hat und sehr angenehm war. Der Sponsor, Achim Cloer, hat keine Kosten und Mühen gescheut, um die Teams zu möglichst zahlreichen Nennungen zu motivieren und standesgemäß am See zu begrüßen. Es wurden insgesamt 9 Vollwettfahrten gesegelt, von denen die besten 7 in die Wertung kamen.

Sabine Bühlmann (SB): Wie seid ihr auf die Idee gekommen, das „Goldene Waffeleisen“ mitzusegeln?

Andreas Hurraß (AH): Da wir in den letzten zwei Jahren – auch durch Corona – recht wenig gesegelt sind, war für uns die Überlegung, wo wir denn unsere Segelpraxis vertiefen können ohne jetzt gleich das Schiff bis nach Berlin zu fahren... da war die Mönhe dann schnell ein Thema. Sascha hatte uns letztes Jahr schon angemeldet, das klappte aber beruflich nicht. Ich, Andreas, bin noch nie auf dem Mönesee gesegelt und das war mit ein Grund für uns, zu entscheiden: Es ist schönes Revier, es liegt beinahe vor der Haustüre – also fahren wir jetzt für ein Wochenende an den Mönesee zur Regatta! Und natürlich wollten wir endlich ein Goldenes Waffeleisen gewinnen!

Sascha Gardy (SG): Ich bin früher schon einmal beim Goldenen Waffeleisen mitgesegelt – vor der Neuaufgabe – damals allerdings noch als Vorschoter. Und 2011 sind wir Dritter geworden, hinter den Berlinern und Willi Sürth, die uns gezeigt haben, wie das bei euch geht – das war ein harter Kampf!

SB: Was hat euch an unserem Revier überrascht? Gab es etwas, womit ihr nicht gerechnet habt?

SG: Am Baldeneysee kann man auch mal etwas Strecke oder eine schöne Kreuz segeln. Aber am Mönesee habt ihr solche irren Winddreher... die habe ich ehrlich gesagt bis heute nicht verstanden!

AH: Am Türmchen kommt wieder einer!

SB: ... genau, das ist ein Erfahrungswert bei uns am See! Was hat euch denn an dem gesamten Wochenende am besten gefallen?

Die Bilder verraten es schon: Alle Wetter waren dabei! Zwischen Regenschauer, kurzfristigen gewittrigen Böen, Sonnenschein und ordentlich Wind aus diversen Richtungen war alles dabei. Die Meldeliste zeigte 12 Folkeboote, von denen schließlich 9 an den Start gingen. Auch nicht klassenkonforme Ausstattungen wie Saitainer wären zugelassen gewesen, waren aber dieses Mal nicht am Start.

Sehr erfreulich war der Besuch eines Regattateams vom Baldeneysee aus Essen: das Team „Die2“ Sascha Gardy/Andreas Hurraß machte einen lange versprochenen Ausflug an die Mönhe. Hier einige Fragen und Antworten an die Sieger des Goldenen Waffeleisens 2022:

SG: Dass ihr richtig schönen Wind hattet! Und dass ihr wirklich eine Truppe mit toller Herzlichkeit seid – auch ohne die Personen, die ich vorher direkt kannte, fühlten wir uns sehr willkommen und es war immer jemand hilfsbereit, sei es beim Ein- und Auskranken oder sonst während der gesamten Veranstaltung – das ist top bei euch!

SB: Segelt ihr denn öfter Auswärts-Regatten?

SG: Ja, meist wollen wir alle zwei Jahre auch mal woanders segeln. Unser Liebling sind nun mal Binnenreviere, denn an der Küste braucht man auch gerne mal anderthalb Stunden bis auf die Bahn und das gleiche zurück... Nach so einem Regatta-Wochenende brauche ich dann erstmal Urlaub!

SB: Warum heißt euer Team „Die2“? Segelt ihr konsequent euer Folkeboot zu zweit in der Regatta?

SG: Der Teamname „Die 2“ ist eine Hommage an die Serie mit Tony Curtis und Roger Moore aus den 60er Jahren und wenn man uns fünf Minuten kennt, sieht man auch ähnliche Sprüche bei uns. Das Schiff gehört uns beiden und als Andreas dann sagte, wir machen das zusammen, fand ich das total cool, denn da musst Du ja auch erstmal jemanden finden, der sagt, ich mache das mit dem anderen als Steuermann. Der Steuermann wird ja immer als erster genannt. Als Zweiter kommt Andreas immer zu kurz, ist aber als erster im Ziel! **lacht** Und das mit der dritten Person, das kann man anders lösen – ob das nun ein Vor- oder Nachteil ist mit dem Gewicht – jedenfalls fällt das Hinterherlaufen hinter der dritten Person bei uns komplett weg. Und verpflichtend muss man ja nur den Gold Cup und die Deutsche Meisterschaft mit drei Personen an Bord des Folkebootes segeln, bei den anderen Regatten ist das optional.



►► **SB: Und jetzt noch die Frage nach dem Grund der Begeisterung für's Folkeboot an sich?**

SG: Also, ich habe mit 17 das erste Folkeboot gekauft und finde bis heute, damit kann man Regattasegeln, Fahrtensegeln und auch mal übernachten. Die Folkeboote sind am Baldeneysee die zahlenmäßig größte Klasse und unglaublich wertstabil. Das ist natürlich vorteilhaft, dass das Folkeboot keine Konstruktionsklasse ist – im Prinzip kann man mit kleinen Umbauten mit fast jedem Boot auch im Spitzensport mitsegeln und das ist für mich damals die Entscheidung gewesen. Und warum habe ich fünf davon? Das ist einfach zu erklären: Ich dachte immer, das Schiff was ich gerade habe, segelt zu langsam, alle anderen waren immer schneller **lacht** – aber das hat sich dann irgendwann mal geändert!

SG: Auch der Drachen, der mich als schönes Schiff immer gereizt hat, ist dann aber wieder nur zu dritt zu segeln und schon hast Du wieder das Personalproblem. Und zweitens: Wenn man sich da hineinlegt, kommt man ja nicht ohne Kopfschmerzen wieder heraus – nicht wegen Alkohol, sondern weil man sich zigmal den Kopf gestoßen hat! Und die haben eben auch Konstruktionsveränderungen und da gibt es dann starken Wertverlust... jedenfalls waren das alles Argumente für's Folkeboot.

SB: Und wie war das bei Andreas?

AH: Also ich mache auch Fahrtensegeln oder sonntags eine Runde auf dem See... Ich hatte vorher eine Varianta und hatte mit Regattasegeln nichts am Hut. Aber dann lag ich neben Sascha und damit neben dem Folkeboot und dann hat er mich gefragt, ob wir nicht mal Regatta segeln wollen...

SB: Jetzt habe ich nochmal eine pragmatische Frage: Könnt ihr überhaupt Waffeln backen mit dem Goldenen Waffeleisen?

SG: Also junge Frau, diese Trophäe wird niemals eine Steckdose sehen – die kommt bei uns in die Vitrine! Dafür finden wir das beide viel zu cool. Wir wurden aber schon oft gefragt, wann wir denn die zünftige Waffelback-Aktion veranstalten und zu diesem Zweck muss ich nochmal mit Achim sprechen, damit wir uns noch eines für den Gebrauch kaufen...

SB: Prima, dann hoffe ich, dass wir uns 2023 beim Goldenen Waffeleisen wiedersehen und ihr noch einige Kollegen vom Baldeneysee davon überzeugt, wie schön es am Möhnesee bei einem Ausflug sein kann!

Vielen Dank für das Interview an Sascha Gardy und Andreas Hurraß vom Team „Die2“!

Auch außerhalb der Ranglisten-Regatten soll das Goldene Waffeleisen vom Möhnesee wieder eine feste Einrichtung im Kalender werden und die Gastgeber vom Yachtclub Möhnesee freuen sich über zahlreiche Anmeldungen.

Achtung, in 2023 gibt es eine terminliche Veränderung:

Nicht Anfang, sondern Ende Oktober, am Wochenende der Zeitumstellung, findet in diesem Jahr diese Folkeboot-Regatta statt. Teilnehmer und Zuschauer von nah und fern sind herzlich eingeladen, diese besondere Regatta am Möhnesee mitzusegeln – am besten schon jetzt im Kalender vermerken!



Rodeo auf der Außenförde Trudelmauspokal 2023

von Gero Martens, F GER 739 YLVA

Hallo liebe Regattasportbegeisterte der Folkebootklasse,

am 10. und 11. Juni gaben sich „Spitzenkräfte des deutschen und dänischen Regattabetriebs“ in unserer schönen Klasse die Ehre und ein Stelldichein im schönen Ostseebadeort Laboe zum Trudelmauspokal 2023.

Ein kleines und dabei sehr feines dänisch-deutsches Feld von – gemeldet – 18 Booten war zusammengekommen, um mal wieder gemeinsam die Ostseewellen niederzubügeln.

Und das war auch nötig, denn unser schönes Gewässer zeigte an beiden Tagen bei strahlend blauem Himmel und angenehmen Temperaturen und mit Winden zwischen 4 und 6 Rodeoqualitäten. Ich darf sagen, alle Jockeys haben sich mit Bravour im Sattel gehalten und tapfer gekämpft. Gleiches gilt auch für die Wettfahrtleitung nebst Support. Sie lieferten einen einwandfreien Job mit tollen langen Bahnen, die faire Wettfahrten möglich machten – unser Dank dafür!

Nach nur einer Wettfahrt am Samstag (richtig entschieden aufgrund auffrischender Winde) kam, was kommen musste, na? Richtig der Grillabend mit heißen Würstchen und kalten Getränken – unser Dank auch an die Landcrew für die liebevolle und reichliche Versorgung.

Und was gab es noch? Klaro, *Sönke's Tombola* dieses Jahr zwar ohne Politur (Kenner wissen, wovon ich spreche...) aber allem anderen, was in eine maritime Lostrommel gehört. Das Losglück hatte es an diesem Abend besonders mit GER 1001 und Rainer's Crew gut gemeint – recht so.

Am Sonntag folgten zwei weitere Wettfahrten auf höchstem Niveau mit wiederum perfekt liegender Bahn – die Spiele konnten beginnen. Es folgten packende Starts, harte Positionskämpfe und Abfangaktionen noch auf der Ziellinie – der Kenner schnalzte mit der Zunge.

Zurück in Laboe wurde wie immer professionell und schnell gekrant – und Ergebnisse gab es natürlich auch: Sören Kästel und Crew gewannen als Gesamterste den Trudelmauspokal, Walther Furthmann mit Crew nahm als Gesamtvierter den Hein Dahlinger Pokal für das beste an der Kieler Förde beheimatete Schiff mit nach Hause – Glückwunsch an euch!

Mit dem Ende der Veranstaltung ging dann leider eine Tradition in Laboe zu Ende, denn der seit 2007 durch den Laboer Regattaverein ausgerichtete Trudelmauspokal ging in diesem Jahr in seine letzte Runde – wir danken für euer Engagement und eure Gastfreundschaft in all den Jahren. Die Kieler Flotte wird sich um einen Verein bemühen, der die Regatta in 2024 übernimmt.



Die boot Düsseldorf

von Martina Klemmt, F GER 1170 MADE IN GERMANY

Im Januar fuhren wir mit unserer MADE IN GERMANY, GER 1155 nach Düsseldorf und haben sie dort mit tatkräftiger Unterstützung der Flotte Essen auf dem Klassenboot Stand präsentiert. Unser Standplatz war günstig gelegen und sehr gut besucht. Die FolkeNews ging an Interessierte weg, wie die sprichwörtlichen „warme Semmel“.

Die meiste Zeit war unser zweiter Vorsitzender Heiner Fahnenstich am Stand, teilweise sehr engagiert

unterstützt von seiner Ehefrau, die bemüht war, Vorschoter für Heiner zu rekrutieren. Ich denke, die Messe war ein Erfolg für das Folkeboot und die Flotte Essen.

Großartige Unterstützung bekamen wir auch von der Dame vom benachbarten Dyas-Stand. Sie ist stolze Eignerin eines Folkebootes, welches sie offenbar mit großer Begeisterung auf dem Ratzeburger See segelt. Bessere Fürsprache konnten wir nicht haben.



Das Geschäftsjahr

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

Die Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung (DFV) findet seit eh und je im November am Wochenende nach Buß- und Betttag statt.

Thema der Jahreshauptversammlung ist u. A. der finanzielle Jahresabschluss. Das passt natürlich nicht zusammen mit dem Kalenderjahr. So bot es sich vor einigen Jahren an, das Geschäftsjahr der DFV nicht mehr mit dem Kalenderjahr gleich zu setzen, sondern an den Termin der Jahreshauptversammlung anzupassen. Damit für die Bearbeitung des Jahresabschlusses noch ein wenig Zeit bleibt, wurde in Abstimmung mit den Mitgliedern festgelegt:

Das Geschäftsjahr der DFV beginnt am 1. Oktober und endet am 30. September des Folgejahres.

Dies hat jedoch Auswirkungen auf die Mitglieder.

Wer sich mit dem Gedanken trägt, aus der Klassenvereinigung auszutreten und dieses im Oktober oder November kundtut, in der Annahme zum Jahresende die Vereinigung zu verlassen, wird vom Kassenwart zur selben gebeten mit einem kompletten Mitgliedsbeitrag.

Unsere Beitragsordnung besagt, dass Austritte bis Ende August zu erklären sind.

Zuschüsse für Flotten- und DFV-Veranstaltungen sind natürlich ebenfalls an das Geschäftsjahr gekoppelt.

Dies betrifft aber in erster Linie die Flottenobleute und den Vorstand, die ihre Planungen und Abrechnungen entsprechend vornehmen müssen.

Geblieden ist die Entrichtung des Mitgliedsbeitrags, der bis Ende Januar geleistet werden sollte.

Eine Hommage an BOREAS F GER 256

Mehr Boot braucht kein Mensch

von Dieter Winzens



Liebe auf den ersten Blick

Die Geschichte begann mit dem Kauf des Folkebootes 1983 aus dem YCSt. Das Holz-Folkeboot wurde 1969 in Eckernförde von der Werft und Bootsbauer Dittrich gebaut.

„Jetzt wird aber Regatta gesegelt“, sprach unser Pate Andi Kramer (obere Folkeboot-Rangliste bundesweit) und ein super Segler von Kindesbeinen an in Hamburg. Wir, die Eigner Doris und Dieter Winzens, dachten eher an Entspannung: Segeln, Sonnen, Ankern.

Andi Kramer segelte unser Folkeboot 1983 auf der Folkebootregatta Bez. UH auf den 2. Platz und sagte: „Dieter, ihr habt ein schnelles Schiff, das segelt von ganz allein, ihr müsst euch nur festhalten!“ Diese Ironie machte uns Mut.

Nachdem wir in der Folkeboot-Klasse Mitglied wurden, ging's los zur 1. Wettfahrt: „Schlusslicht“ des SCG. Das war der Samstag, 15. Oktober 1983. Am Sonntag, 16.10.83 stand auf der Sportseite des Tagesspiegels folgendes unter dem Foto: „Vorsicht an der Boje“, das Szenario an der Luvtonne zeigte F-GER 256 im Hintergrund, das sich von der Luvtonne und vom Feld entfernt, es trieb ruderlos in entgegengesetz-

ter Richtung. Was war passiert? Vor der Luvtonne wurde uns das Ruder abgefahren, das macht man wahrscheinlich immer so, wenn einer vor einem segelt.

Aber es geht noch schlimmer, nachdem das Boot ruderlos war, kam ein freundliches Regattabegleitboot, ein Motorboot und schleppte uns ruderlos in den Heimathafen YCSt. Au weh, wir näherten uns der Stößenseebrücke, das Motorboot in forscher Fahrt nahm natürlich die Steuerbordseite, wie man's gelernt hat. Wir – die Mannschaft: Steuermann ohne Ruder Dieter W., Vorschoter Doris W. u. Edgar Holz – schrien entsetzt und gaben Zeichen nach Backbord zu gehen, wegen des Mastes (auf dieser Backbordseite unter der Brücke ist die Durchfahrthöhe 13,40 m). Die auf dem Motorboot winkten freundlich zurück. Wahrscheinlich meinten sie, wir freuten uns, über den Schleppservice.

Das Unglück nahm seinen Lauf, der Mast krachte gegen die Brückenkonstruktion und brach über der Salingspreise ab. Das Boot stand fast senkrecht unter der Brücke, ich dachte, das ist das Ende von BOREAS. Diese Unerfahrenheit

wurde teuer. Heute wissen wir, dass ein ruderloses Boot querab geschleppt werden sollte und ein akustisches Signal vor der Brücke einmal lang und zweimal kurz (Achtung, gehe backbordseitig) gegeben werden muss. Das hätte auch die Besatzung des Motorboots wissen müssen.

Nachdem das überstanden war, hatten wir später noch einen Crash auf der Havel. Das hätte wirklich das Ende von BOREAS sein können. War es, Gott sei Dank, nicht: Auf der Havel an einem Apriltag waren zwei Schiffe unterwegs, wir, das Folkeboot und ein Motorboot, wir kreuzten auf Höhe Grunewaldturm die Havel in Richtung Gatow. Das Motorboot näherte sich schnell kommend ca. 500m Entfernung in Richtung Lindwerder. Das ist normalerweise



►► kein Grund zur Sorge, aber als es ca. 20m von uns entfernt war und kein erkennbares Ausweichmanöver einleitete, sahen wir im Steuerhaus keine Person, also war das Boot führerlos. Durch ein schnelles Anluven traf das Motorboot „nur“ den hochgeklappten Außenbordmotor, der im hohen Bogen in die Havel stürzte und eine Art „Seebestattung“ erfuhr.

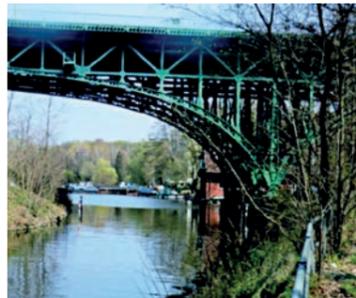
Der Kopf eines ölverschmierten Onkelchens tauchte plötzlich auf, er hatte im Unterdeck an seinem Motor gewerkelt. Wir hatten Glück, dass das Motorboot nicht den hinteren Teil des Folkebootes traf, das wäre das Ende BOREAS gewesen. Somit konnte BOREAS und seine Mannschaft noch viele erfolgreiche Jahre Regattasport erleben: Deutsche Meisterschaft (2x), Berliner Meisterschaften, Mannschaftswettfahrt, internationale Regatten, wie den „Sessan-Pokal“ (2x), Ranglisten-Regatten und viele Folkeboot- und Freundschaftsregatten.

Die Mannschaften YCSt: Steuermann Dieter Winzens, Crew: Doris Winzens, Dieter Burow, Stephan Bresel, Florian Kleiß, Wolfgang Milde, Jürgen Reinhard und Werner Behnke SVST.

Anerkennungen:

- 1. Regatta-Preis 1989 YCSt
- 1. Regatta-Preis 1990 YCSt
- 2. Regatta-Preis 2008 YCSt
- 1. Platz Freundschaftswettfahrt 2006

Viele Yardstick-Regatten und Freundschaftswettfahrten segelte »Boreas« und seine Mannschaft. Am liebsten One Design (Einheitsklasse), da sieht man, wer vorn segelt. Aber egal, es geht ja nicht um Leben und Tod, „Es ist noch schlimmer“ hörte ich einen Regattateilnehmer sagen.



Der Pfingstsonnabend Folkeboottreffen in Arnis

von Thomas Lyssewski, F GER 316 LORD JIM

In der kleinsten Stadt Deutschlands bei der WSG Arnis (Wassersportgemeinschaft) trafen sich in diesem Jahr ca. 19 Folkeboote zum geselligen Beisammensein. Die ersten trudelten Freitagabend ein und die letzten zur Geschwaderfahrt oder später am Samstagabend. Die weiteste Anreise hatten das Folkeboot LILLA FLICKA, F GER 410 aus Heiligenhafen, sowie LENE, F GER 323 aus Flensburg, POMMERY F GER 37 aus Ærøskøbing und UTA ANNA V. W., F GER 556 aus Kiel (Strande).

Das Bier und die Zapfanlage wurden von der SAGA, F GER 153 über den Seeweg von Wackerballig an die Schlei gebracht und die restlichen Sachen, wie Grillkohle wurden Sonnabend nachmittags angeliefert. Danke an die WSG, dass wir den großen Grillplatz am Spielplatz nutzen konnten. Danke auch an die „Wildgänse“, die die Orga vor Ort übernommen hatten.

Abends beim Grillen waren wir dann ca. 50 Folkebootsegler und Fans, die nach dem Essen den zwei Gitarrenspielern in der Dämmerung lauschen konnten.

Die Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für die Geschwaderfahrt zwischen Arnis und Lindaunis lag vor. Danke an den Segelverein Arnis (SVA), so dass wir am Samstag pünktlich um 15:00 Uhr gestartet sind.

Das Wetter war großartig: Mit ca. 19-21°C und leichten Winden aus östlichen Richtungen bei ca. 1-2 bft wurde die vorgegebene Bahn auf der Schlei von den 14 gestarteten Folkebooten gemeinsam absegelt. Es bildeten sich teilweise 3 Gruppen mit 4-5 Schiffen, die sich an der Kreuz immer wieder trafen. Nach der Geschwaderfahrt sind alle Folkeboote unter Segeln in die WSG eingelaufen, so dass alle Folkeboote in einem Päckchen an der Platte oder in den Boxen lagen.

Wir freuen uns auf nächstens Jahr 2024 wieder Ende Mai in Arnis. Vielleicht ja mit noch mehr Folkebooten.

Tolle Eindrücke findet ihr unter der Galerie „Arnis 2023“, von dem Fotograf Andreas Landlahr.

Lieben Segelgruß und eine schöne Segelsaison 2023.



Ein Fortsetzungsroman: Ostseereise 2022

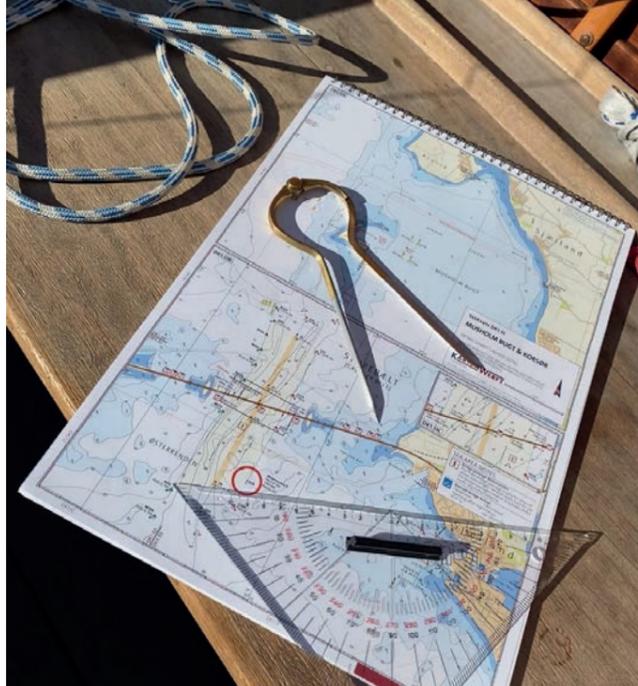
von Ruedi Wuethrich, SUI 40, SOLVEJG

DER LANGE TRAUM

Jede grosse Seefahrtsgeschichte beginnt entweder mit einer Flasche Rum oder mit neuen Seekarten. An die entscheidende Flasche Rum kann ich mich beim besten Willen nicht erinnern. Aber ich weiß, dass wir 2015 neue Seekarten gekauft hatten, nachdem wir mit Nicolas Thon, einem Folkeboot-Vercharterer an der Schlei und mittlerweile ein guter Freund von uns, für den Sommer 2016 einen Flotillentörn in die schwedischen Westschären geplant hatten.

Alles kam anders – ein Arbeitsunfall meinerseits machte einen dicken Strich durch unsere Rechnung. Der Traum war damit aber nicht ausgeträumt und der glückliche Umstand, dass wir die SOLVEJG in der Zwischenzeit unser eigenes Folkeboot nennen durften, hatte den Appetit auf eine Ostseereise nicht gemindert. Im Gegenteil, diesmal wollten wir dafür richtig viel Zeit zur Verfügung haben. Drei Monate, also beinahe einen ganzen Segelsommer sollten es mindestens sein, jedenfalls aus meiner Sicht. Unter Berücksichtigung unserer Arbeitsverhältnisse, hatten wir den Termin auf den Sommer 2020 festgelegt. In der mit jedem Monat konkreter werdenden Törnplanung waren das Einwassern an der Schlei, der Hafen Albuen auf Lolland, die Ostschären, der Götakanal mit Vänern- und Vätternsee und die Westschären vorgesehen, natürlich immer unter der Voraussetzung, dass wir mit entsprechenden Wetterbedingungen rechnen konnten. Für den geliehenen Trailer hatten wir eine freundliche Zusage erhalten und der Mietvertrag für das Zugfahrzeug war bereits unterschrieben.

Womit wir definitiv nicht gerechnet hatten, war die Pandemie. Mit dieser schmolz unser Vorhaben schneller als das Eis in der heißen Juli-Sonne. Der kurze Gedanke, die Reise noch einmal um ein Jahr auf den Sommer 2021 verschieben zu können, war letztendlich auch nicht zielführend. Langsam kam ich mir vor, wie der ewige Hafenerlieger, welcher sein ganzes Leben von der großen Fahrt träumt, aber es letztlich nie zur Hafenausfahrt schafft. Dabei hätte ich mich nicht einmal beklagen dürfen, war ich doch in der Zwischenzeit auf mehreren schönen Segelreisen und Hochseeregatten mit dabei gewesen – aber eben nicht mit dem eigenen Folkeboot, mit der SOLVEJG. Die Seekarten waren in der Zwischenzeit auch so alt, dass sie für die ganz große Geschichte nicht mehr taugten. Zu allem Elend beschlich mich manchmal leise Zweifel, ob ich mit beschränkter Erfahrung einem solchen Vorhaben überhaupt gewachsen sein würde. Ich muss dazu sagen, dass ich bis dahin allein mit dem Gedanken, in einen mir unbekanntem Hafen einfach reinzusegeln, überfordert war.



DIE MORGENDÄMMERUNG

Das Licht am Horizont ging uns dank der Folkeboot Flotte Bodensee auf. Da aus uns wohl nie wirkliche Regatta-Segler werden – eine Rechtfertigung dieser Aussage würde hier den Rahmen sprengen – wollten wir zumindest an sonstigen Anlässen mit dabei sein. In der Flotte herrscht eine gute, familiäre Stimmung und Folkebootsegler sind per se sympathisch. Viele seglerische Kniffe, die ich vorher nicht kannte, hatte ich da schon aufgenommen, ganz besonders von der Crew der KLEINER BLAUPFEIL.

Anlässlich eines spontanen Folkeboot-Treffens – es waren zwei Boote, die KLEINER BLAUPFEIL und die SOLVEJG – tauschten wir uns über unsere Pläne für die nächste Ostseereise aus. Da Beatrice und ich die Absenzzeit aus beruflichen Gründen für 2022 etwas reduzieren mussten, kam die Idee, dass wir unsern geplanten Törn anpassen könnten, um zumindest einen Teil zusammen segeln zu können. Natürlich hatte ich schon da den etwas eigennützigem Hintergedanken, der KLEINER BLAUPFEIL-Crew das eine oder andere abgucken zu können...

Auf der Herbstwanderung der Flotte auf den Hohentwiel, kam ich ins Gespräch mit Norbert Hermann. Ich erzählte ihm von unseren Plänen. Ganz spontan bot er uns seinen Trailer zum Gebrauch an – wow, wie hatten wir bloß diese Unterstützung verdient... Ein weiterer Nagel mit Kopf lag bereit.

Noch konkreter wurde es dann, als uns Isolde und Bernd mitteilten, dass Claudia und Alexander, ein befreundetes Seglerpaar, drei Wochen mit einem gecharterten IF-Boot mit dabei sein würden. Ende Dezember 2021 trafen wir uns alle in Wasserburg und dieses Treffen war derart herzlich, dass wir alle wussten: Jetzt gibt es für uns kein Halten mehr.

SEEKLAR MACHEN

Was an Ausrüstung auf hoher See alles nützlich sein könnte, davon hatte ich von früheren Törns eine gewisse Ahnung. Nur hat die SOLVEJG, wie jedes andere Folkeboot wahrscheinlich auch, einen begrenzten Stauraum. Sie hat weder einen Dachboden, noch ist sie unterkellert und ein Minimum an Freibord halte ich zumindest für vernünftig. So wurde aus der umfangreichen Ausrüstungsliste eine fast so umfangreiche Streichliste. Zu den ersten, prominenten Opfern gehörten der Sextant, der Nautical Almanac und die HO-Tafeln. Zu gerne hätte ich mit der Astronavigation, wenn auch in Küstenregionen überhaupt nicht notwendig, meine Kenntnisse in der Praxis vertieft. Die Aussage von Bernd, dass dafür sowieso kaum Zeit zur Verfügung stehe, konnte ich zuerst nicht so richtig ernst nehmen, sie sollte sich aber später als zutreffend bestätigen. Bei einem elektrischen Kleinofen hatte ich, im Gegensatz zu Beatrice, überhaupt keine Mühe, diesen auf die Streichliste zu setzen. Wie es der Ofen dann trotzdem an Bord schaffte, was ich erst nach unserer Reise vor dem Auskranken der SOLVEJG bemerkt habe, bleibt mir heute noch ein Rätsel...

Daneben gab es Dinge, die auf dem Bodensee nicht notwendig sind, uns für die Ostseereise aber noch fehlten. Wir wollten wirklich nur das Nötigste und keinen unnützen Ballast mitführen. Rat holten wir uns dafür bei unserem Freund Florian, einem Profi-Kapitän. Auf seinem Schiff hatte ich meine ersten Hochsee-Meilen gesammelt und durfte unter anderem auch auf einer unvergesslichen Reise von Norwegen nach Schottland mit dabei sein. An Ostern 2022 segelte er mit uns an Bord der SOLVEJG auf dem Bodensee. Auf seine Empfehlung rüsteten wir die SOLVEJG mit einer Lifeline, einem geeigneten Radarreflektor, mit einfachen, nicht BSH-zertifizierten Not-Navigationslichtern (ich wollte keine Kabel am oder im Mast führen) und einem DSC-fähigen Handfunkgerät nach. Dass alles mit dem Funkgerät seine Richtigkeit hatte, war ein in der Seglernation Schweiz gar kein so leicht zu bewältigendes Unterfangen. Dazu musste nämlich erst der Amtsschimmel gesattelt und mehrere Bundesämter bemüht werden. Die SOLVEJG musste als Klein- und Küstenboot registriert und das Funkgerät bewilligt werden. Gerade noch rechtzeitig vor der Abreise wurde die SOLVEJG auf den amtlichen und wenig romantischen Begriff „Mobile Seefunkanlage“ reduziert. Über das Funkgerät waren wir dennoch froh.

Die Leichtwind-Genua wollten wir zu Hause lassen. An deren Stelle nahmen wir das Sturmgroß mit. Bei den Wildgänsen (so nennt Nicolas liebevoll seine Folkeboote) konnte man zwei Reffs einbinden. Dazu waren seine Boote mit einer Dirk nachgerüstet. Am Bodensee hatte ich das Prinzip des Sturmgroß, ich glaube durch Bernd kennengelernt. Der Vorteil davon: die Kopfplatte bleibt in der dafür vorgesehenen Höhe, was die Göhl erheblich entlastet. Der Nachteil: Man sollte sich vor dem Ablegen für das eine oder das andere Segel entscheiden. Ein Wechseln auf See wird umständlich.



Man sagt, für eine Beziehungskrise braucht es immer zwei Seiten. So mag es sich zwischen mir und dem Motor verhalten. Seit ich das Folkeboot kenne, hat sich zwischen uns nie wirklich eine innige Freundschaft entwickelt. Schon auf dem gecharterten Folkeboot, der lieben MARTHA, waren die Vorzeichen nicht positiv. Obwohl bei der Übernahme der SOLVEJG alles perfekt, in bestem Zustand und der Motor praktisch neu war, hatte mich dieses Ding später bei jeder erdenklichen Gelegenheit versetzt, – bis wir uns zur Anschaffung eines E-Motors entschlossen. Das war ein herrliches Gefühl: kein Lärm, kein Gestank, zuverlässiger Start in wenigen Sekunden. Klar, die Reichweiten waren nicht berauschend, aber mit der Möglichkeit des Rekuperierens, mit dem zweiten Akku, welcher mit dem Solarpanel aufgeladen werden konnte und mit etwas Geduld konnte man jedes Ziel am Bodensee erreichen. Aber jedes Ziel erreichen zu können, ist ja auch gar nicht die eigentliche Aufgabe des Motors. Das Folkeboot ist doch ein Segelboot. Mit diesen Gedanken entschieden wir uns, entgegen vieler, gutgemeinter Ratschläge, die Ostseereise mit dem E-Motor zu versuchen. Eine der ganz wenigen ermunternden Stimmen dafür, kam von Bernd. Entsprechend groß war aber dann auch mein Bedürfnis, alle Hafenmanöver unter Segeln gründlich erlernen und beherrschen zu können.

Unsere Törnplanung im Vorfeld war aus Distanz betrachtet so rudimentär, dass sie in folgenden Eckpunkten zusammengefasst werden kann: Einkranken in Großenbrode – (vielleicht) rund Seeland – Auskranken in Großenbrode.

Nicht einmal das „rund Seeland“ war in Stein gemeißelt. Wir waren uns einig, dass wir nichts erzwingen und keine längeren Strecken gegenan fahren wollten, schon gar nicht unter Motor. Das war ganz in meinem Sinn und es hinderte mich natürlich nicht daran, im Vorfeld über den veralteten Seekarten zu brüten und die unterschiedlichsten Möglichkeiten auszuloten – das mit der Vorfreude ist ja hinlänglich bekannt. Ja, ich gestehe: Albuen war unter den ausgeloteten Möglichkeiten auch wieder ganz vorne mit dabei... Auch für Landgänge wollten wir genügend Zeit haben, denn wir waren ja nicht auf der Flucht und alle sollten schliesslich auf ihre Kosten kommen.

Irgendwann wurde es Zeit für neue, aktuelle Seekarten und jetzt konnte die Geschichte endlich beginnen.



KLAR ZUM AUSLAUFEN

Das Auskranen am Bodensee findet im Ultramarin-Hafen in Kressbronn statt. Weil Norbert selbst auf der Ostsee unterwegs ist, hat Oliver Lenz uns seine Unterstützung angeboten. Um welchen Umfang der Unterstützung es sich dabei handelt, wird uns erst klar, als die SOLVEJG festgelascht und sicher auf dem Trailer liegt. Obwohl ich jedes Jahr das Auswassern zusammen mit unserem Bootsbauer vornehme, lerne ich bei Oliver eine ganze Menge Folkeboot-spezifische Tricks und ziehe einmal mehr den Hut vor solcher Hilfsbereitschaft!

Mit der KLEINER BLAUPFEIL-Crew treffen wir uns auf einer Raststätte an der A7 zur Übernachtung auf den trockengelegten Booten. Defekte Ventile bei Anhängerreifen sorgen da für lustige Showeinlagen mit spazierengeführten Reifen. An einer Raststätte im Nirgendwo im Raum Hamburg sorgt eine perfekt getimte Kleinreparatur an der SOLVEJG zusammen mit dem Freund und Bootsbauer Tom für Staunen und vor Großenbrode sorgt Google Maps für eine kilometerlange Rückwärtsfahrt auf einem schmalen Feldweg für zwei Folkeboot-Trailergespanne. Zu etwas verspäteter Stunde, aber deshalb nicht weniger freundlich, werden wir vom sympathischen Hafenmeister Fred in Großenbrode empfangen. Nach dem von Beatrice im Schnellverfahren zubereiteten Nachtessen versinken wir müde in unseren noch immer höher gelegten Kojen, denn das Einkranen ist erst für den nächsten Morgen angesagt.

Apropos Einkranen: da war doch noch was mit dem Heißstropp. Noch kurz vor der Abreise hatte ich den selber gespießt. Er hält zwar – alles andere wäre ja auch fatal – aber die Länge passt nicht hundertprozentig, also muss diese vor dem Einkranen noch angepasst werden... wir schaffen das. Endlich ist die SOLVEJG wieder in ihrem Element. Das Kranen und Maststellen gehen ohne Schwierigkeiten vonstatten, kein Wunder, haben wir doch die beste Unterstützung von zwei „alten Ostsee-Hasen“. Wir wollen heute noch los, eine kurze Strecke segeln, um auf Fehmarn die „JULE“-Crew, also Claudia und Alexander zu treffen.

Dass das Folkeboot ein Hingucker ist, wissen wir spätestens von den Reisen mit der MARTHA. Dass die Reaktionen hier so zahlreich und ausgeprägt sein würden, damit haben wir nicht gerechnet. Mag sein, dass die Flagge am Stock dies noch verstärkt, weil sie einfach etwas exotisch ist. Bei der Hafenausfahrt ruft uns ein deutscher Segler „HoppAlinghi“ zu – naja, seglerisch ist da schon noch etwas Luft dazwischen, aber bei der Schönheit des Bootes können wir alleweil mithalten...



HILL-YA-HO, BOYS! LET HER GO, BOYS!

Wir verholen die SOLVEJG an einen Luv-Dalben, setzen die Segel, drehen das Heck mittels Backhalten des Großbaums, bis die Fock back steht und legen ab. Ein gelungenes Manöver mag für die allermeisten Folkebootsegler eine nicht erwähnenswerte Selbstverständlichkeit sein, für uns ist es eine Genugtuung, die uns zuversichtlich stimmt. Vielleicht ist das der Unterschied zwischen Routinier und Anfänger. Ich vermute allerdings, dass ich auch nach dem neunhundertsevenundneunzigsten Ablegemanöver noch immer wie ein Anfänger fühlen werde.

Es ist schon ein erhebendes Gefühl, mit dieser flotten Brise unterwegs zu sein, über dem Kopf das volle, bauchige Segel. Während der zügigen Fahrt durch den Fehmarnsund klingt mir der Refrain eines Liedes von Peter Reber, seines Zeichens Berner-Mundartsänger und Segler, im Ohr: „...als wär d'Freiheit dä Bitz Tuech, wo stolz über dr wäiht, als wärs nid mängisch oh ne Fluech, wo sich gäge eim dräit und eim drängt und eim triibt und eim gäng wieder seit, für immer söusch fahre...“¹ Schließlich finden wir im Hafen Orth gerade noch eine Lücke für zwei Folkeboote und wenig später findet sich auch noch eine zweite Lücke für die JULE, welche soeben eingetroffen ist. Die Freude, Claudia und Alex zu treffen, ist groß und das Wiedersehen herzlich. Nach dem gemeinsamen Nachtessen besprechen wir die lang-, mittel- und kurzfristigen Möglichkeiten unseres Törns. Die Windprognosen, welche für die nächsten Tage anhaltenden Ostwind voraussagen und welcher erst nach einigen Tagen auf West drehen soll, rücken verlockende Ziele wie Bornholm, oder Schwedens Südküste in den Hintergrund. Schließlich muss die JULE in drei Wochen wieder zurück in Heiligenhafen sein. Dagegen scheint unser ursprünglicher Plan A, rund Seeland rechtsherum, geradezu ideal zu sein. Wir sind uns dann schnell einig. Ich wittere meine Chance und werfe den Vorschlag, als nächsten Hafen Albuen anzulaufen in die Runde. Um die Situation etwas zu entschärfen, falls Albuen, welches ich ja nur aus meinen Träumen, vom Hörensagen und auf den Seekarten kenne, doch etwas zu ruppig wäre, erwähne ich noch den Hafen Langø als Ausweichmöglichkeit – und siehe da, alle anderen beißen an.

Dass wir auf der SOLVEJG wie die Murmeltiere schlafen würden, hätten wir nicht gedacht. Weil es am Bodensee nicht immer so war, hatten wir uns im Vorfeld schon etwas Sorgen gemacht. Aber schon auf dem Trockenen, das heißt auf der Raststätte Rhön an der A7 schliefen wir so gut und tief, wie man sich das nur wünschen kann. Und auch hier in Orth übermannt uns der Tiefschlaf, sobald wir in den Kojen liegen.

¹ *Sinngemäße Übersetzung aus dem Berndeutschen: „...als wäre das Stück Tuch, welches stolz über dir weht, die Freiheit. Als wäre es nicht manchmal auch ein Fluch, der sich gegen dich dreht und dich drängt und dich treibt und dir immer wieder sagt, dass du für immer fahren sollst...“*

FEHMARNBELT

Am nächsten Morgen legen wir pünktlich um 9:00 Uhr ab. Erst jetzt kriege ich mit, dass die JULE noch einmal nach Heiligenhafen fahren muss, weil ihr der Vercharterer nicht alle Seekarten dazu gepackt hat. Obwohl der Wind nicht konstant ist und wir teilweise unterschiedliche Taktiken anwenden (sofern man bei uns von Taktik sprechen kann), runden die KLEINER BLAUPFEIL und wir die Lotseninsel Albuen fast gleichauf. Noch bevor wir jedoch in die Bucht fahren, baut sich hinter uns eine Gewitterfront auf, so dass wir uns entschließen, die letzte Strecke unter Motor zu fahren, denn diese hat es in sich. Die Fahrwinne ist äußerst schmal und gemäß Hafenführer ist das Befahren unter Segeln nicht möglich. Die Untiefen seien starken Veränderungen unterworfen. Weil die JULE noch irgendwo weit hinter uns liegt und aufgrund des aufziehenden Gewitters, entscheiden wir uns für den Hafen Langø. Alles geht schließlich gut. Selbst als ich eine der letzten Tonnen vor dem Hafen, einen Ostquadranten, wider besseren Wissens und trotz des ausdrücklichen Hinweises von Beatrice vor lauter Aufregung auf der Westseite runde, hat Neptun ein Nachsehen mit uns und lässt uns ohne Grundberührung in den Hafen einlaufen. Gerade rechtzeitig zum Nachtessen trifft auch die JULE ein. Das gemeinsame Zubereiten des Nachtessens mit den unterschiedlichen Vorräten aus den verschiedenen Bilgen und die gemeinsame Mahlzeit unserer drei Crews, ist für uns die ideale Ergänzung zum stundenlangen Segeln in der auch sehr schönen, einsamen Zweisamkeit.

Der darauffolgende Tag wird ein Hafentag. Isolde, Bernd und ich erkunden unsere Umgebung mit dem gemieteten Hafentrad. Weil wir es auf dem Seeweg nicht ganz nach Albuen geschafft haben, sticht mich der Hafer und ich will es mit dem Rad über die lange Düne versuchen. Zumindest auf der Karte ist da ein Weg eingezeichnet. Die Realität ist allerdings etwas schwieriger: zwei Drittel der Strecke trage oder schiebe ich das Rad durch knöcheltiefen, feinen Sand. Doch ich bin schon viel zu weit, um an ein Aufgeben zu denken. Ich schaffe es schließlich und verstehe jetzt, wieso dieser Ort eine so magische Anziehungskraft auf mich ausübt. Ich sauge die Atmosphäre dieser Folkebootwürdigen Umgebung in mich auf. Es muss schon noch mal ein anderes Gefühl sein, wenn man die etwas heruntergekommene Steganlage von der Seeseite her betritt. Aber in diesem Moment bin ich mir sicher, dass dieser Tag, wenn vielleicht auch nicht auf diesem Törn, für mich irgendwann noch kommen wird.

Möglicherweise erwecke ich durch meine Schilderungen über das Segeln beim Leser einen unbeholfenen Eindruck. Dass wir ohne fremde Hilfe kein einziges Manöver schaffen würden, dass wir überhaupt nicht wissen, was wir tun, das stimmt so nicht. Unter diesen Umständen hätten wir niemals auch nur darüber nachgedacht, eine solche Reise anzutreten. Aber zum Segeln sind wir eben viel später gekommen, als andere und an Erfahrung fehlt es hie und da schon. Das heißt aber nicht, dass es uns deshalb den Ärmel weniger heftig reingenommen hat und dass wir dieses Manko so stehen lassen wollen. Der gefasste Vorsatz, bei den Hafenanläufen möglichst auf den Motor zu verzichten und auch bei 6 Windstärken mindestens den Versuch unter



Segeln zu wagen, ist dann auch noch eine andere Hausnummer, als wenn man sich dafür einfach nur auf den Motor verlässt. Deshalb bin ich froh über jeden Tipp, gerade von viel erfahreneren Seglern, wie man eine spezielle Situation aus ihrer Sicht angehen sollte. Und das bin ich auch hier an diesem Morgen vor dem Ablegen in Langø, als ich mit Bernd das Ablegemanöver bespreche. Der Wind steht ziemlich genau auf die enge Hafeneinfahrt. Kurz nach dem Abstoßen wird eine Wende knapp vor den Dalben auf der gegenüberliegenden Steuerbordseite und eine zweite knapp vor der Spundwand auf der Backbordseite notwendig sein. Hat man das geschafft, ist der schwierigste Teil überstanden und es sind vor allem noch die Untiefen links und rechts vor der Hafeneinfahrt, die es zu beachten gilt. Soweit der Plan.

Unser Manöver geht dann aber beinahe in die Hose, weil ich es gründlich vergeige: Nur durch geistesgegenwärtiges und beherrztes Abhalten von Beatrice an den steuerbordseitigen Dalben, wird bei der ersten Wende schlimmeres verhindert. Was ich falsch gemacht habe, sollte mir erst beim zweiten, in ähnlichem Ausmaß misslungenen, aber auch glimpflich abgelaufenen Ablegemanöver auf Sejerø bewusst werden: Statt die Großschot UND die Pinne immer in den Händen zu halten und nach dem Abstoßen am Dalben zügig dicht zu holen, damit wir möglichst viel Höhe laufen, hatte ich mich auf alles andere konzentriert. Noch einmal ist es, auch dank Beatrice gut gegangen. Der Rest des Manövers gelingt planmässig und ich bin froh, dass ich mit so einem gutmütigen Boot, wie der SOLVEJG unterwegs bin und eine so wertvolle Mitseglerin, wie meine Frau an Bord habe. Auch wenn ich an den Worten von Joseph Conrad nichts Unwahres finde, so stehen die Dinge manchmal doch besser für mich:

„Ein Segelschiff ist ein Geschöpf, das wir gewissermaßen zu dem Zweck in die Welt gesetzt haben, um an ihm unsere Fähigkeiten zu beweisen. Von allen lebenden Geschöpfen an Land und auf See lassen sich nur Segelschiffe nicht vom leeren Schein betrügen, lassen sie allein sich keine minderwertige Kunst von ihren Meistern gefallen.“





LANGELANDBELT

Wir haben uns auf das Tagesziel Vejro geeinigt. Vejro wird im dänischen Hafenmagazin „Sejlerens“ als besuchenswerte Insel mit Einkaufsmöglichkeiten in einem Hofladen aus eigener, biologischer Produktion empfohlen. Tatsächlich sind der Hafen und die Infrastruktur etwas vom Feinsten. Die Sanitäreinrichtungen brauchen den Vergleich mit der Einrichtung in einem gepflegten Hotel nicht zu scheuen. Ein Gastliegeplatz für Boote bis 15 m Länge kostet allerdings auch stolze 350 Kronen (ca. 50,- €), was wir erst bei der Hafeneinfahrt feststellen. Bernd kann die Dame auf dem Hafenmeisterbüro jedoch davon überzeugen, dass zwei Folkeboote nicht viel länger als 15 m seien und das diese auch nebeneinander locker in einer Box Platz finden würden, denn wir würden uns einen Liegeplatz teilen. Schmunzelnd steigt die Dame darauf ein und verrechnet uns je nur die Hälfte der Liegeplatzgebühr.

Ein Spaziergang in der Hafenumgebung hinterlässt den Eindruck einer künstlichen, piekfeinen, sterilen Atmosphäre, eine Insel wie aus der Retorte. Zu sechst teilen wir uns zum Nachtessen ein sogenanntes Grillpaket bestehend aus 4 Würsten. Mehr ist in dem hafennahen Hotel nicht erhältlich und der Hofladen ist nicht geöffnet. Die Beilagen zaubern wir aus den Bilgen hervor, mit dabei der leckere Salat von Isolde, welchen wir sehr zu schätzen wissen.

Für die kurze Tagesstrecke und nach der verzweifelten Suche eines verlorenen Mobiltelefons, welches später zwischen Kojen und Planken zum Vorschein kommt, legen wir am nächsten Tag erst gegen Mittag ab. Nach wenigen Stunden dann die Hafeneinfahrt im Agersø Lystbådehavn mit raumem Wind, welcher pünktlich vor dem Anlegen noch einmal kräftig auffrischt. Aber mit geborgener Fock und dichtgeholtem Groß (zur Verlangsamung der Fahrt – den Tipp hatte ich von Bernd) und mit einem Aufschlösser in die Box gelingt das Manöver gut. Wir genießen den schönen Abend außen auf der Mole und planen für den nächsten Tag einen langen Schlag nach Sejerø.

GROßER BELT

Der frühe Vogel fängt den Wurm und das bedeutet: Leinen los um 5:00 Uhr in der Früh. Mit durchgezogenen Windprognosen und mit einer Strecke von mindestens 50 Seemeilen vor uns, ist das sicher keine schlechte Idee. Die Fahrt durch den Großen Belt bestätigt die Prognosen. Um 9:30 Uhr fahren wir durch die Große Belt Brücke. Es ist nun unsere dritte Passage: 2017 waren wir mit dem Folkeboot MARTHA in südlicher Richtung und 2021 auf Florians Zweimaster in nördlicher Richtung unterwegs. Nach der Brücke haben wir es mit zahlreichen Winddrehern zu tun und kreuzen über lange Strecken gegenan. Segelt man nicht dicht unter Land, hat man auch gegen einige hakige Welle zu kämpfen. Die KLEINER BLAUPFEIL macht es besser als wir. Obwohl die Crew der JULE seglerisch richtig etwas draufhat, läuft das IF-Boot alles andere als optimal. Sie hat zudem das Pech, dass sie durch die Verzögerung da in eine Flaute kommt, wo wir noch einigermaßen durchrauschen konnten. So zieht sich das Feld

unserer Flotille ziemlich auseinander. Nachdem wir das Leuchtfeuer Røsnæs gerundet und auf einen nordöstlichen Kurs abgedreht haben, scheint sich auch der Wind mitzudrehen und vor allem laufen wir gegen eine kräftige Welle. Der Wind flaut ab, die Welle bleibt und irgendwann sind wir der Meinung, dass wir die Lösung beim Motor suchen sollten. Ein Blick nach backbord verrät uns, dass KLEINER BLAUPFEIL mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hat. Uns ist klar, dass die beiden vollen Akkus nicht ausreichen werden, wenn die Situation bis Sejerø so bleiben sollte. Dann kommt der erlösende Anruf von Isolde: Sie bieten uns an, uns in Schlepp zu nehmen (zu diesem Zeitpunkt läuft ihr Außenborder noch) und wir nehmen dankend an.

Nach über einer Stunde frischt der Wind wieder auf, wir können den Schlepp lösen und unter Segeln bis zum Hafen weiterfahren. Noch vor der Dunkelheit machen wir um 23:00 Uhr in Sejerø fest, derweil die JULE in Røsnæs liegt. Gut so, niemand hat nach dem langen Tag etwas dagegen, wenn wir am nächsten Tag ausschlafen können, bis JULE zu uns aufholt.

Am nächsten Tag machen wir uns auf die Suche nach Fisch für das Nachtessen. Der einzige Fischer im Hafen verkauft uns seine zwei letzten Schollen direkt ab Kutter. Das ist nicht gerade viel, für sechs Personen, aber irgendwo hatten mal zwei Fische und fünf Brote 5000 Leute satt gemacht, also wird das auch für uns reichen. Bei uns muss auch niemand Wasser in Wein verwandeln, denn davon gibt es genug in unseren Bilgen. Und die Schollen mit Bratkartoffeln und allem, womit wir die Mahlzeit anreichern, sind jedenfalls ein Genuss.



Sternfahrt mal anders!

von Jan Hinnerk Alberti, F GER 1100 BLY VIOL

Nachdem wir uns aus den Folkeboot-Flotten im Norden mehrere Jahre in Folge zur Sternfahrt in Schleimünde getroffen haben, stand im letzten Jahr ein Highlight im Kalender: Die Sternfahrt führte uns nach Mommark und eine erhebliche Anzahl Boote fuhr im Anschluss direkt weiter zum Klinker-Cup nach Faldsled auf Fünen.

Wir wollten das sehr gerne wiederholen, aber der Klinker-Cup wird dieses Jahr aus organisatorischen Gründen an einem Wochenende stattfinden (siehe Artikel in diesem Heft!), so dass wir nun eine Woche zwischen den beiden Veranstaltungen überbrücken müssen. Eine Umfrage unter den Sternfahrt-Mitsegelern des letzten Jahres lieferte leider ein ernüchterndes Feedback und hinterließ bei den Veranstaltern der Sternfahrt ein gewisses Maß an Ratlosigkeit.

Weder ein erneutes Treffen in Mommark noch eine andere Option erhielt ausreichend Stimmen und so musste ein Plan B herbeigezaubert werden.

Ein Treffen soll es ja trotzdem geben und so wollen wir in diesem Jahr einmal die Sternfahrt als Tour in die Flensburger Innenförde durchführen.

Am Wochenende 28.-30.07. treffen wir uns also an den Okse-Ø (Ochseninseln) zum Ankern, ggf. Baden und Schlemmen, schwerpunktmäßig am Samstag, den 29.07.2023. Die Ochseninseln bieten einen geschützten Ankerplatz bei fast allen Windrichtungen und die Versorgung bei den dänischen Hotdog-Buden in Sønderhav ist weltbekannt... Bei ganz schwierigen Bedingungen stehen uns drei Häfen in je ca. 2 nm Entfernung für eine sichere Übernachtung zur Verfügung, nämlich die Häfen von Schausende, Quellental/Glücksburg und Fahrensodde, alles Häfen mit Folkebooten, das ist ja klar...

Das Sternfahrt-Orgateam und der Fahrtenobmann freuen sich auf viele schöne Begegnungen und Gespräche sowie zahlreiche Teilnehmer. Und wer weiß – vielleicht wird ja auch vor Ort direkt ein Plan für ein neues Ziel in 2024 geschmiedet?

Bei jeglichen Fragen zur Anreise oder für Anregungen bitte jederzeit beim Fahrten-Obmann melden.

Wir sehen uns in der Innenförde!

In nur 5 min: Ausschneiden, ausfüllen und mitmachen!

Fahrtenpreis 2023

Wie war Dein Segel-Sommer?

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

Deine Tour ist preisverdächtig: Sei dabei im Jahr, in dem das Folkeboot 80 Jahre alt wird!

Bewerbung siehe Rückseite ➔

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



Ankündigung Klinker Cup

von Michael Müller F D 554 HAVFRUEN

Worum geht es?

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

Programm 04. - 06.08.2023

Wir treffen uns im Laufe des Freitags im Hafen von Faldsled, genießen das Hafenkino (wer zuletzt kommt, hat die meisten Zuschauer*innen!) und besprechen die Programmpunkte der kommenden Tage. Was aus der Fülle der Ideen zur Anwendung kommen wird, machen wir abhängig von den Wind- und Wetterbedingungen. Es soll bei keiner Wetterlage langweilig werden aber auch nicht riskoreich.

Organisation – Kosten – Anmeldung

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



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

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

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

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

Michael Müller | F D 554 HAVFRUEN
mail@mmfoto.de | +491702082992



Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband

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

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

Ziele und Aufgaben DFV

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach
Starweg 18, 24159 Kiel
Telefon: +49 151 14014911
juergen.breitenbach@gmx.de

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

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

Sportwart
Sönke (Asta) Durst
Am Königs Moor 10, 24248 Mönkeberg
Telefon: +49 431 6408809
sportwart@folkeboot.de

Pressewart/Redaktion
Posten ist vakant

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

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

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

Mitgliedsbeiträge
per Bankeinzug am Anfang eines jeden Jahres
Eigner 60 Euro
Mitsegler 30 Euro
Schüler, Studenten 10 Euro
Jugendliche 0 Euro

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

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenobleute als Ansprechpartner

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

Bodensee
Yvonne Begré
Frohmatstr. 15, CH-9320 Arbon
Telefon: +41 71 4401522
begre.gygax@bluewin.ch
www.folke-bodensee.de

Eckernförde
Arne Bach
Wilhelm-Lehmann-Str 6a, 24340 Eckernförde
Telefon: +49 170 7680133
www.folkeboot-eckernfoerde.de

Essen
Uli Terhart
Holsteinanger 62b, 45259 Essen
Telefon: +49 201 288793
info@folkeboot-essen.de
www.folkeboot-essen.de

Flensburg
Mark Luther
Möllhøye 5, 24989 Dollerup
Telefon: +49 163 7290823
flotte-flensburg@folkeboot.de

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

Kiel
Dr. Jürgen Breitenbach
Starweg 18, 24159 Kiel
Telefon: +49 151 14014911
www.flotte-kiel.de

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

Mecklenburg-Vorpommern
Posten ist vakant
www.folkeboot-mv.de

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

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

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



Bitte ausreichend frankieren

80
NORDIC FOLKBOAT

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

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

Bootsname: _____ Segel-Nummer: _____
Heimat-Hafen: _____
Eigner: _____
Skipper und ggf. Crew: _____
Törn-Zeitraum: _____
Törn-Kurzbeschreibung (z. B. Start, Route, Ziel, Motto): _____

Verfügbare Dokumentation (bitte ankreuzen):
 Logbuch Bilder Videos Sonstiges:
Tel.-Nr. für Rückfragen: _____
Email-Adresse für Rückfragen: _____
Unterschrift: _____

Zusatz Headline

von Vn Nn, F GER 000 NAME

Fließtext.

Zwischenüberschrift

Fließtext

ISEFJORD - ROSKILDEFJORD

Der Samstag – wir sind jetzt schon eine Woche unterwegs, bringt mehr und konstanteren Wind. Und dieser hat auf West gedreht, ideal für die Weiterreise in den Isefjord. Den grossen Teil der Strecke legen wir mit ausgebaumter Fock zurück. Ich habe grossen Respekt, wenn Beatrice bei diesem Wellengang – selbstverständlich hat sie sich an der Lifeline eingepiekt, auf dem Vordeck den Stecken setzt. Mein Angebot, dass ich das tun könnte, während sie in dieser Zeit die Pinne übernimmt, lehnt sie strikte ab. Wir steuern Rørvig an. Das ist ein guter Ausgangspunkt, welcher verschiedene Möglichkeiten offenlässt, denn die Windprognosen sind für die kommenden Tage nicht ganz so eindeutig. Der Roskilde Fjord steht zwar ganz oben auf unserer Wunschliste, aber wir müssen da auch wieder irgendwie herauskommen.

Am Montag ist es dann so weit: Roskilde erwartet uns. Schliesslich hat uns Stefan Züst, der Holzbootbauer geschrieben, Roskilde sei der richtige Ort für ein Folkeboot und der muss es wissen. Da die Brückenöffnungszeiten der Kronprins Frederiks Bro etwas unklar und eingeschränkt scheinen, brechen wir wieder einmal etwas früher auf. Das betonnte, enge Fahrwasser erfordert Konzentration und genaues Navigieren. Ich liebe das und zusammen mit Beatrice sind wir darin ein recht gutes Team geworden. Es läuft gut und wir erreichen die Brücke gerade so, dass es für die Durchfahrt locker reichen würde. Aber dann, quasi vor unserer Nase, schliesst die Brücke wieder und wir müssen an den Dalben festmachen und auf die nächste Öffnung warten. Da man die Signalanlage der Brücke von den Dalben aus nicht wirklich sehen kann, rufe ich den Brückenwärter per Funk über Kanal 12 an, um den Zeitpunkt der nächsten Öffnung in Erfahrung zu bringen – keine Antwort. Zum Glück habe ich noch eine Telefonnummer und die kurze Antwort auf meine Frage lautet „Now!“-..., so schnell hatten wir die Segel glaub ich noch nie gesetzt, aber es reicht für die Durchfahrt für alle drei Boote. Die Strecke bis Roskilde ist Segeln vom Feinsten, purer Genuss in herrlicher Landschaft und sie ergattert sich einen Platz ziemlich weit oben auf der Liste meiner liebsten Segelreviere. Und nicht nur das Revier, auch Roskilde selbst ist ein absolut lohnendes Ziel. Stefan hat nicht zu viel versprochen. Die Museumswerft und der -hafen mit den geklinkerten Wikinger-Booten, der Geruch von Schiffsteer – für die „SOLVEJG“ muss es sich wie ein Ausflug in die eigene Vergangenheit, wie Ahnenforschung anfühlen. Es gefällt uns so gut, wir bleiben noch einen Tag.

Bernd hat uns schon früher angeboten, in einem Hafen mit genügend Platz diverse Hafenmanöver unter Segeln zu zeigen und mit uns zu üben. In Roskilde hat es viel Platz, es hat mehrere Häfen und wir haben Zeit. So finden Bernd, Alexander und ich uns nach dem Frühstück an Bord der „Kleiner Blaupfeil“ wieder. Was er uns hier zeigt und mich dann später üben lässt, ist absolut beeindruckend: Anlegen an Dalben mit Beinaheaufschiesser, Tellerwende in engen Gassen, Rückwärtssegeln, rückwärts Ablegen, etc. etc. Nicht, dass ich das eine oder andere Manöver nicht schon früher gekannt hätte, aber Bernd vermittelt das auf eindruckliche Weise und so einzigartig auf das Folkeboot zugeschnitten, dass mir diese zwei Stunden Training für die praktische Anwendung mehr

bringen, als die Woche Manövertörn auf einer Hallberg-Rassy im Solent. Danke Bernd, das war wirklich meisterhaft!

Obwohl man es in Roskilde noch lange aushalten könnte, irgendwann müssen wir weiter, trotz des angesagten Windes von 5 Bft mit 6er-Böen. Wir gehen davon aus, dass im Fjord die Wellen nicht so dramatisch sein werden, wie draussen auf offener See. Mein Respekt ist trotzdem gerechtfertigt. Die Böen sind nicht weniger als die Prognose und teilweise müssen wir gegenan kreuzen oder über längere Strecken hart am Wind fahren. Der Wellengang ist heftiger als angenommen und obwohl ich weiss, dass ein Folkeboot das aushalten muss, tut es mir doch weh, wenn die „SOLVEJG“ so hart gegen die Welle schlägt. Das Segelfenster im Grossegel, welches ich vor zwei Jahren beim Segelmacher neu einsetzen liess, zeigt erste Risse, bis es vollends zerreisst. Unter diesen Umständen finden wir es ratsam, im Hafen von Frederiksværk festzumachen, um uns erst einmal neu zu ordnen. Beim Anlegemanöver mit den 6er Böen kommt mir sehr zugut, dass wir das eine oder andere in Roskilde vorher noch geübt haben... Während ich das Segel behelfsmässig repariere, entdeckt Beatrice eine hervorragende Fischräucherei in unmittelbarer Nähe des Hafens. Letztlich entscheiden wir uns, die nächste Nacht hier in Frederiksværk zu verbringen. Und der geräucherte Fisch ist Balsam für unsere Seelen.

KATTEGAT - ÖRESUND

Der Wind hat zwar im Hafen in Frederiksværk etwas abgeflaut. Trotzdem setzen wir heute zum ersten Mal das Sturmgross, weil das bei 5-6 Bft immer noch ausreichend, aber viel angenehmer zu segeln ist. So wollen wir heute versuchen, bis Helsingör zu kommen. Mit dem angesagten Nordwestwind sollte die Strecke gut zu schaffen sein. Obwohl der Wind mit zeitweise 6 Bft kräftig bläst und die Wellen nicht signifikant abgenommen haben, ist das Segeln auf diesem Kurs schon viel entspannter.

Trotz Sturmsegel mit rauschender Fahrt fühlt es sich an, als würden wir buchstäblich auf den Wellen surfen. Wir sind froh, dass wir den Ausweichhafen Gilleleje hinter uns lassen können, da die Ansteuerung bei auflandigem Wind wegen heftiger Grundseen nicht empfohlen wird. Schon um 15:30 Uhr steuern wir Helsingör an. Eine Schauer Bö kurz vor der Hafeneinfahrt mischt die Karten nochmals neu. Ich berge die Fock zu früh und so sind wir gezwungen, mit dem Sturmgross in den Hafen reinzukreuzen. Nachdem wir sicher in der Box liegen, setzt der Wind wieder einen kräftig obendrauf. Die Gischt fliegt über die hohen Quai-Mauern, dass man auch noch im vermeintlichen Windschutz eine Salzwasserdusche abkriegt. Wir sind jedenfalls froh, nicht mehr draussen zu sein.

Auch Helsingör hat an Land richtig etwas zu bieten, sei es in kulinarischer oder kultureller Hinsicht. Einen „richtigen“ Kaffee mit dänischem Gebäck in einem Strassencafé oder eine Mahlzeit in der legendären Streetfood-Hall, ist schon nicht zu verachten. Und dem MS Seefahrtsmuseum statten wir natürlich auch gerne einen Besuch ab. Doch eigentlich geht es mir in jeder Stadt ähnlich: nach einem Tag habe ich das Gefühl, schon alles gesehen

zu haben und es zieht mich wieder zurück aufs Boot. Mein Shopping-Bedürfnis ist in Rekordzeit gestillt und vielleicht ist es das, was Beatrice manchmal etwas widerstrebt.

Trotz meiner Vorurteile gegenüber grossen Städten hatten wir Kopenhagen als Stopp schon lange eingeplant. So ausgeprägt sind meine Ressentiments dann auch nicht, dass ich mich da verweigern würde. Wir hatten zwar gewusst, dass eine Reservierung im berühmten Christianshavn empfehlenswert ist, waren aber nicht davon ausgegangen, dass eine mehrwöchige Anmeldefrist notwendig sein würde. Also ist da natürlich kein Platz, als wir uns einen Tag vor unserer geplanten Ankunft anmelden wollen. Nun gibt es genug Ausweichmöglichkeiten, die Frage ist nur, ob es dort freie Liegeplätze gibt. Wir beschliessen, es zuerst mit dem Hafen Hellerup zu versuchen. Mein gefasster Vorsatz, möglichst alle Hafenmanöver ohne Motor zu fahren, muss heute etwas hintenanstehen. Punkto Segel bleiben wir beim Sturmross und entscheiden uns ohne die Fock zu fahren, folkeboot-like hin oder her. Der Starkwind weht nämlich in Böen immer noch mit 7 aus Nordost und da hat niemand Lust, auf dem Vorschiff rumzuturnen. Bald zeigt sich auch, dass mehr Segelfläche gar nicht notwendig ist. Allein mit dem Sturmross laufen wir über der Rumpfgeschwindigkeit. Die „Kleiner Blaupfeil“ ist einmal mehr als erste in der Nähe unseres Zielortes, doch noch vor der Hafeneinfahrt dreht sie ab. Uns ist ziemlich schnell klar wieso: bei diesem Wind und nur mit dem Sturmross kann man die notwendige Höhe in die enge Hafeneinfahrt niemals laufen. Ein Aufkreuzen in den Hafen ist praktisch unmöglich. Also suchen wir uns die nächsten Anlegemöglichkeit. Schliesslich entdeckt Isolde, fast zufällig, während der Weiterfahrt den Tuborg Havn mit den zwei übergrossen Bierflaschen als Ansteuertonnen in der Hafeneinfahrt. Doch die Einfahrt ist alles andere als einfach. Die Hochhäuser gewährleisten zwar eine gewisse Windabdeckung, aber durch die Lücken zwischen den Gebäuden bläst der Wind so durch, dass daraus völlig unberechenbare Winddreher resultieren. Und die Windstärke ist immer noch nicht zu knapp. Nach dem dritten Versuch lege ich meinen Stolz ab und nehme den Motor zu Hilfe. Allein das Verholen längsseits an die Spundwand weckt den Wunsch nach weiteren Lektionen mit Hafenmanövern. Etwas später liegen jedoch die drei bekannten Boote wieder kuschelig beieinander. Ich bin fast froh, dass Christianshavn für uns keinen Platz hatte. Reinsegeln hätte ich da bei diesen Verhältnissen nicht wollen. Erst im Nachhinein erfahre ich, dass dort das Anlegen unter Segeln gar nicht erlaubt ist, also ist es auch definitiv nicht unser Hafen. Auf verschiedenen Pfaden erkunden wir Kopenhagen. Aber es dauert nicht lange, bis sich unsere Wege wieder kreuzen und die unterschiedlichen Programme des Sightseeings zu einem einzigen verschmelzen.

Wir erinnern uns ungern daran, aber es ist Samstag und unsere zweite Woche liegt schon wieder hinter uns. Den Sonntag verbringen wir nochmals in Kopenhagen. Es gibt viel anzugucken. Zur Havfruen schaffen wir es gerade noch vor dem grossen Touristenstrom, aber der Weg zu Fuss dahin ist tatsächlich lohnender, als das Ziel. Unterwegs, mitten in der Stadt wird ganz unverhofft

das Bordgeschirr eines unserer Boote um zwei edle Weingläser aufgewertet. Mit Claudia und Alex lasse ich mich noch einmal in Kopenhagens kulinarischen Köstlichkeiten versinken, bevor wir wieder den Rückweg zu unseren Booten antreten.

In Helsingör hatten wir in einem sehr ansprechenden Laden mit wertigen Artikeln zwei schöne Panama-Hüte gekauft – eines der ganz wenigen Souvenirs auf der ganzen Reise, um bei stundenlangem Sonnenschein etwas angenehmeres als unsere Mützen auf dem Kopf zu tragen. Diese Hüte sind das Mittel der Wahl, als wir in Kopenhagen ablegen, denn die Sonne brennt schon am frühen Morgen vom Himmel, nur da hat es noch mehr Wind. Der ist jetzt spärlicher geworden und entsprechend langsam geht es voran. Für den Betrachter von aussen müssen diese neuen Hüte wie modische Accessoires, farblich abgestimmt zum Boot und zum Blau des Wassers wirken, quasi Modeschau auf See. Doch mit der Modeschau ist es schnell vorbei, als der Wind wieder auffrischt und die Hüte in der windgeschützten Koje verschwinden. Es geht wieder flott voran und es geht in Richtung Rødvig.

Schon von weitem sind die Kreidefelsen von Stevns Klint sichtbar und sie laden gerade dazu ein, möglichst nahe an dieser eindrücklichen Küste entlang zu segeln. Deren spürbare Windabdeckung nimmt man dafür gerne in Kauf. Fast schon dramatisch ist der Blick von der Seeseite auf die alte, teilweise abgestürzte Kirche von Højerup. Doch kaum an dieser Kirche vorbei kommen wir aus der Windabdeckung heraus und haben plötzlich wieder alle Hände voll zu tun. Die „SOLVEJG“ schiebt ordentlich Lage und in herrlicher Rauschefahrt segeln wir die restliche Strecke bis in den Hafen Rødvig. Starkwind erhöht die Chancengleichheit zwischen „JULE“ und den nordischen Folkebooten, aber heute haben wir keinen Starkwind und so liegt „JULE“ immer noch weit hinter uns. Claudia und Alexander hätten wirklich ein schnelleres Boot verdient. Bernd und Isolde haben in der Zwischenzeit getreu ihres Spitznamens „Millers Erlebnisreisen“ einen Gratis-Shuttlebus ausfindig gemacht, dessen freundlicher Fahrer uns nach Stevns Klint bis zur besagten Gamle Kirke von Højerup bringt. Beim Blick auf das Meer erkennen wir die „JULE“ im Kampf mit der Flaute, aber wenigstens wird es für sie jetzt auch nicht mehr so lange dauern. Den schönen Weg der Küste entlang über dem Stevns Klint, ein UNESCO-Weltnaturerbe, bis zum Hafen mit Blick über die Ostsee bis Møn, nehmen wir unter die Füsse – eine sehr empfehlenswerte Wanderung. Zurück im Hafen treffen wir auf die „JULE“-Crew und freuen uns über das gemeinsame Nachtessen.

MØN – ABSCHIED VON DER „JULE“

Wir wussten es schon lange, aber keiner wollte es so richtig wahrhaben: irgendwann würde der Zeitpunkt kommen, wo die Wege der zwei nordischen Folkeboote und der der „JULE“ sich trennen würden. Diese muss nämlich, unabhängig von Windrichtung und -stärke spätestens am Freitag, 15. Juli zurück in Heiligenhafen bei ihrem Vercharterer sein. Heute ist Dienstag und für die nächsten Tage ist starker Westwind angesagt, was für die „JULE“ fast eine anderthalbfache Strecke bis zu ihrem Ziel bedeutet. Umso

grösser die Freude, dass sich Claudia und Alexander bereiterklären, in Klintholm, unserm nächsten Zielhafen noch mit dabei zu sein und sich erst dort zu verabschieden.

Nach dem „Leinen los“ in Rødvig kommen wir zügig voran und segeln dann über eine lange Strecke nahe der atemberaubenden Küste entlang, ähnlich wie am Vortag bei Stevns Klint. Møns Klint ist noch imposanter, wohl auch bekannter und deshalb ein stärkerer Touristenmagnet. Bei dem kräftigen Wind vor Klintholm nehme ich das Angebot von „Kleiner Blaupfeil“ gerne an, vor uns die Situation im Hafen zu erkunden und uns vor unserer Ansteuerung in die Hafeneinfahrt Bescheid zu geben – diesen Luxus des privaten Lotsen hatten unsere Vorfahren wohl selten und Mobiltelefone hatten sie gar keine. Wir drehen bei und erfahren später, dass es genügend Platz hat, bzw. dass wir uns einen Liegeplatz teilen können. Auch die JULE hat Platz neben uns, wenn wir etwas zusammenrücken. Ein letztes Mal bereiten die drei Crews das Nachtessen gemeinsam zu. Nach dem Nachtessen verabschieden wir uns von Claudia und Alexander, denn sie werden morgen früh ablegen müssen, um bis nach Gedser zu kommen. Es war schön mit den zwei, alles hat so gut harmoniert. Ich bin mir sicher, selbst die „SOLVEJG“ hat im Stillen nach diesem Abschied eine kleine Träne verdrückt... Wir Zurückgebliebenen werden einen Tag auf Møn bleiben und planen eine lange Wanderung auf Møns Klint. Die Landschaft ist herrlich und wunderschön, die Ausführungen zu den Pflanzen und Bäumen von Isolde und Bernd hochinteressant. Mittlerweile merke ich, dass ich, seit wir mit Millers unterwegs sind mit viel offeneren Augen durch den Wald gehe. Wir geniessen unseren Urlaub in vollen Zügen.

News und aktuelle Nachrichten habe ich schon länger keine mehr gelesen. E-Mails, Terminpläne, Bauprogramme, ja mein ganzer Job, sie sind so weit weg, wie kaum je zuvor. Ich bin fast schon tiefenentspannt. So richtig bewusst, wie privilegiert wir in der aktuellen Zeit unterwegs sind, wird mir erst hier, wenn ich an Schicksale denke, die mit Møn eng verbunden sind und die teilweise in dem Buch „Über die Ostsee in die Freiheit“ geschildert werden oder wenn ich die folgenden Zeilen in einer Info zum Hafen lese: „Am 5. Mai 1945, dem Tag der Befreiung Dänemarks von der deutschen Besatzung des Zweiten Weltkriegs, kam ein Lastkahn mit 370 hungernden Häftlingen aus dem KZ Stutthof bei Danzig (heute Gdansk) in Klintholm Havn an. Ein deutscher Schlepper brachte das Schiff schließlich in den Hafen. Die Bewohner Klintholms konnten 351 der Gefangenen retten, die restlichen 19 starben während der nächsten Tage“.

Doch der rückwärtsgewandte Blick drückt die Stimmung, der Blick nach vorne ist erbaulicher, ausser man steht vor dem Abgrund und das tun wir definitiv nicht, im Gegenteil. Am Abend erörtern wir die Möglichkeiten für den Rest unserer Reise, denn immerhin bleiben uns noch fast drei ganze Wochen. Damit lässt sich schon etwas machen. Bornholm wäre eine Möglichkeit, setzt aber bei der Langzeitprognose mit überwiegenden Westwindlagen die Bereitschaft für lange Schläge mit Aufkreuzen auf dem Rückweg voraus. Eine Reise westwärts Richtung dänischer Südsee

ist zwar immer wieder schön, aber irgendwie riecht das für uns zu sehr nach Heimfahrt und dafür ist es einfach noch zu früh. Der Vorschlag, in die vorpommersche Boddenlandschaft zu fahren und danach weiterzuschauen was sich ergibt, kommt von „Millers Erlebnisreisen“ und sagt allen am meisten zu. So beschliessen wir, am nächsten Tag Klintholm Richtung Hiddensee zu verlassen.

DEUTSCHE OSTSEEKÜSTE – VITTER BODDEN

Früh am Morgen verholen wir mit dem E-Motor an den gegenüberliegenden Dalben, setzen die Segel – mit Sturmross – und legen ab. Der Wind bläst ganz ordentlich, aber noch sind es nicht die 6 Bft, die eigentlich für heute angesagt sind. Wir sind auf Vorwindkurs (andere nennen es bei dem Seegang K...kurs) unterwegs und wir verzichten darauf, die Fock auszubaumen. Daran schuld ist der Seegang. Trotz der Bewölkung ist das Leuchtfeuer Dornbusch schon von sehr weit sichtbar und dient uns lange als Ansteuerpunkt. Was heisst lange, wir machen so gute Fahrt und sind im Nu vor Hiddensee, lassen das Leuchtfeuer hinter uns und fahren auf südlichem Kurs in den Vitter Bodden. Wir befolgen Bernds Ratschlag und bergen die Fock, um besser gucken zu können. Das enge Fahrwasser ist zwar sehr gut betonnt, aber bei den Verzweigungen ist gute Kartenarbeit und hohe Konzentration gefordert, um die Übersicht zu behalten. Über eine längere Strecke sind wir auf unsern E-Motor angewiesen. Wir haben den kräftigen Wind voll auf der Nase und die Breite der Fahrrinne lässt das Aufkreuzen nicht zu, zumal uns auch noch Fährverkehr entgegenkommt. Ich drehe den Motor voll auf und hoffe, dass der Akku solange hält, bis wir diese enge Strecke hinter uns haben. Der Motor schafft es, wir sind nicht schnell, aber der Akku ist am Schluss immer noch über 65% gefüllt. Ein Aussetzer wäre möglicherweise fatal gewesen, denn vom Wind abgetrieben zu werden und bei den Bedingungen aufzulaufen, möchte ich meiner Crew nicht zumuten. Wir laufen in den Hafen Kloster ein und machen in einer vermeintlich freien Box fest. Weil wir nicht wissen, ob wir da liegenbleiben dürfen, rufe ich den Hafenmeister an und frage ihn, ob er noch freie Plätze für zwei Folkeboote hat. Seine Antwort macht mich perplex: „Nein, der Hafen ist voll. Bleiben sie da wo sie sind oder kehren sie um“, „...aber wir sind doch schon im Hafen und haben provisorisch festgemacht. Sie wollen uns doch bei den Wettervorhersagen nicht wieder...“ „Ich kann es nur noch einmal wiederholen: für zwei Motorboote habe ich in meinem Hafen keinen Platz!“ „Oh, sie haben mich falsch verstanden, es sind keine Motorboote, sondern Folkeboote...“ „Ach so, das ist ja eine ganz andere Sache. Dann fahren sie doch einfach bitte vor das Hafenmeisterbüro, da hat es genügend Platz für zwei Folkeboote“. Der Hafenmeister ist mir auf einen Schlag sympathisch. Er hat wohl einfach meinen Akzent oder mein „Hauchdeutsch“ schlecht verstanden. Der Fischkutter Willi ist nach dem Verholen unser nächstes Ziel, denn Fisch hatten wir seit Klintholm – eine gefühlte, halbe Ewigkeit – nicht mehr gehabt. Da dürfen es auch gerne mal zwei Portionen Hering- oder Matjesfilet sein.

Am Abend beim Hafenrundgang treffen wir auf einen Folkebootsegler aus Stralsund, welcher mit seiner Familie mit zwei Kindern,

drei Wochen auf Urlaubstörn ist und hier in Kloster das Ende des Starkwindes abwartet. Sein Aussenborder ist in der Reparatur und seine Aussage bestätigt meine Auffassung: „Der Motor beim Folkeboot wird einfach überbewertet...“

Bei Sabine Knegendorf und ihrem Mann Hans-Joachim sind wir auf einen Sanddorn drink eingeladen – am Morgen..., denn Isolde hatte unsere Ankunft auf Hiddensee schon früher angekündigt. Später begleitet uns Sabine auf eine Wanderung zum Leuchtturm Dornbusch und wir erfahren von ihr viel Interessantes und Spannendes über die Insel. Obwohl der Leuchtturm wegen Starkwindes eigentlich geschlossen ist, kann Bernd den Wärter davon überzeugen, dass wir als Folkebootsegler den Starkwind ganz gut kennen und so dürfen wir auf den Turm hoch und geniessen die weite Rundumsicht. Der Küste entlang wandern wir später zurück nach Kloster und bestaunen die windgepeitschte Ostsee und geniessen die Weitsicht bis nach Møn.

Auf Hiddensee kann man es auch mehrere Tage aushalten. Der Wind hat nicht nachgelassen und an ein Auslaufen ist kaum zu denken. Unsere heutige Wanderung führt uns nach Vitten und zurück.

Es ist keine so frohe Botschaft, aber eine Tatsache: es ist schon wieder Samstag und die dritte Woche unseres Urlaubs liegt hinter uns. Nach dem Nachtessen an der frischen Luft gesellen sich Sabine und Hans-Joachim zu uns. Wir geniessen den Abend bei einem Glas Wein (oder zwei) und unterhalten uns über Gott, die Welt und Folkeboote. Als es auch im Rymhart-Troyer zu kühl wird, verabschieden wir uns voneinander. Vielen Dank, Ihr beiden Lieben! Auch dank Euch und Eurer Gastfreundschaft wird uns der Aufenthalt auf Hiddensee in unvergesslicher, angenehmer Erinnerung bleiben.

HIDDENSEE – KAP ARKONA – SASSNITZ

Noch vor unserer Reise hatten wir nicht daran gedacht, dass unser Törn uns so weit in den Osten führen würde. Wir hatten nur die Seekarten rund um Dänemark gekauft. Falls uns Seekarten fehlen sollten, würden wir diese ja sicher vor Ort beschaffen können. Weil uns die Karten für Mecklenburg-Vorpommern fehlen, ist es dafür nun höchste Zeit. Noch in Kloster rufe ich den Schiffsausrüster in Sassnitz an und frage, ob sie denentsprechenden Kartensatz dahaben – haben sie. Dader Aussenborder der „Kleiner Blaupfeil“ noch malseine Chance kriegen soll und ein mobiler Servicetechniker dort in der Nähe ist, packt Bernd diese Gelegenheit beim Schopf und vereinbart einen Termin. Ausserdemist, gemäss Schilderungen von „Millers Erlebnisreisen“, der Jasmunder Nationalpark mit seinem Buchenwald immer eine Reise wert. Nun haben wir schon drei Gründe – also auf nach Sassnitz. Der Wind... und der Seegang... naja, wir haben uns schon ziemlich daran gewöhnt. Fast die ganze Strecke segeln wir auf gleicher Höhe. Eindrücklich, die „Kleiner Blaupfeil“ im Wellental, wenn nun noch Mast und Segel über dem Wassersichtbar sind, sie wie ein U-Boot abtaucht, wieder hochschiesst, auf dem Wellenbergetwasschau-

kelt und dann keck einen Blick auf das schwarze Unterwasserschiff freigibt, so, als möchte sie die „SOLVEJG“ bezirzen. Mit zwei Booten unterwegs zu sein, bringt bei diesen Verhältnissen schon vielmehr Stimmung. Und ich kenne kein Schiff, in dessen Plichtlich mich beiden Verhältnissen so geborgen fühle, wie die „SOLVEJG“. Nach dem Kap Arkona beruhigen sich die Verhältnisse nach und nach und das Einlaufen in den grossen Stadthafen Sassnitz bereitet keine Probleme, hat man hier doch sogar neben ein- und auslaufenden Ausflugsschiffen fast endlos Platz, auszukringeln und Aufschießer zu fahren. Der erste Eindruck dieses Hafens löst bei mir nicht gerade Begeisterungsschübe aus. Aber man würde Sassnitz unrecht tun, eine generelle Beurteilung an diesem ersten Eindruck aufzuhängen. Die Stadthafen zweifellos ihren speziellen Charme, davon mir zuerst entdeckt werden will. Wenige Minuten nach dem Festmachen bin ich Besitzer eines fast noch druckfrischen Kartensatzes und einer polnischen Gastlandflagge..., wir haben schliesslich noch etwas vor. Für den Nachmittag muss ich zuerst meine Trägheit überwinden, als wir zu den Kreidefelsen durch den Jasmunder Nationalpark aufbrechen und am Strand entlang zurückwandern. Später lässt die Einzigartigkeit dieser Landschaft mit dem schönen Buchenwald auch die letzte Trägheit verfliegen.

Der ursprüngliche Plan sah vor, am späteren Vormittag Richtung Swinemünde abzulegen. Der freundliche Servicemann, welcher „Kleiner Blaupfeils“ Aussenborder inspiziert und dessen Vergaser mit Ultraschall reinigt, schafft es nicht vor 14:00 Uhr. Letztlich kann auch er das Problem nicht abschliessend lösen. So entscheiden wir uns, unsere Abreise auf den nächsten, frühen Morgen zu verschieben. Beatrice und ich besichtigen am Nachmittag das britische U-Boot HMS Otus. Das hat zwar trotz zähnlich beengten Verhältnissen wie im Folkeboot, fast überall Stehhöhe. Dennoch bleiben wir bei der „SOLVEJG“ und möchten mit dem U-Boot keine Meile fahren.

SASSNITZ – SWINEMÜNDE

Kurz nach 04:00 Uhr, auch an die frühe Tagwache kann man sich fast gewöhnen, machen sich zwei Folkeboote, nur vom leisen Geräusch des Segelsetzens begleitet, bereit für eine lange Fahrt. Und die scheint wirklich lang zu werden mit dem schwächeren Westwind. Wir sind zu verwöhnt, hätten ein bis zwei Säcke Wind von den letzten Tagen einpacken sollen, aber keiner hat daran gedacht. Stattdessen nehmen wir immer wieder den Flautenschieber zu Hilfe, nehmen die „Kleiner Blaupfeil“ in Schlepp oder lassen uns selbst über längere Strecken von ihr schleppen. Man spürt es schon, dafür sind unsere Zuckerwasser-Motoren, vor allem der E-Motor der „SOLVEJG“ nicht geschaffen. Aber immer gibt es auch wieder Wind, der Hoffnung aufkeimen lässt. Am Abend können wir die Mündung der Swine unter Segeln ansteuern und schaffen es damit gar bis in den Hafen von Swinemünde oder Świnoujście, wie es heute richtig heisst. Isolde und Beatrice stellen sich nach dem Festmachen unserer Boote in die unverständlich lange Schlange beim Hafenermeisterbüro, um die Hafengebühr zu bezahlen, während Bernd und ich versuchen, ein Nachtessen in einem Restaurant oder zumindest einer Imbissbu-

de zu organisieren. Es ist jetzt 20:45 Uhr. Bernd und ich bleiben mit dem Nachtessen erfolglos, weil alle schon geschlossen haben und Isolde und Beatrice stehen noch immer in der Schlange. So bleibt uns nichts anderes übrig, als eine Mahlzeit aus unseren Bilgenvorräten hervorzuzaubern. Das unglaubliche Schallsignal eines riesigen Frachters, welcher von 4 Schleppern begleitet wird und gegen das mein Handy-Klingelton nur ein kleiner Pupser ist, entschädigt uns wenigstens ein Stück weit für diese Misere, zumindest den Bernd und mich. So wie Typhone, Nebel- und Schiffshörner, so üben Leuchttürme auf mich eine grosse Faszination aus. Deshalb ist der Besuch des höchsten Leuchtturms an der Ostsee, des Latarnia Morska Świnoujście für mich das sprichwörtliche Highlight des nächsten Tages. Wenn ich dann noch lese, dass 1945 die Zerstörung des Leuchtturms befohlen wurde und dass der Leuchtturmwärter es nicht übers Herz brachte, die angebrachte Sprengladung zu zünden, dann empfinde ich grosse Sympathie für diesen Berufsstand.

Das kulinarische Highlight ist dann aber in einem Fischrestaurant in der Nähe des Hafens zu finden, welches Isolde und Bernd von einer früheren Reise kennen. So gut und gediegen, aus so edlem Geschirr – Bunzlauer-Keramik, wie sich später herausstellt, haben wir lange nicht mehr gegessen und alles zu einem Preis, der in der Schweiz nicht einmal für die Vorspeise gereicht hätte.

PEENESTROM – STRELASUND

Der auf Südost drehende Wind vereitelt unsern ursprünglichen Plan, durch das Stettiner Haff in den Peenestrom zu fahren. Von uns hat niemand Lust, auf dem Piastkanal mit seiner Schiffahrtsstrasse über sieben Seemeilen mit unsern zugegebenenmassen zweifelhaften Aussenbordern gegenan zu motoren. Ausserdem bringt Isolde zu diesem Zeitpunkt eine ganze neue Option, sozusagen die zündende Idee ins Spiel: Wir könnten noch einmal nach Dänemark, durch den Guldborg Sund fahren. Vielleicht sogar auf Albuern nochmals übernachten und von dort via Fehmarn zurück nach Grossenbrode. Die Idee finde ich so gut, sie könnte fast von mir sein... So legen wir an diesem Donnerstagvormittag ab mit unserm Tagesziel Freest im Peenestrom. Eines fällt mir an diesem Morgen ganz besonders auf: unsere zwei Folkeboote reagieren fast auf den Tick genau gleich, wenn wir nahe beieinander sind. Aber eben nur fast. Meistens kann die „Kleiner Blaupfeil“ einen Vorsprung herausholen, wenn wir lange auf demselben Kurs fahren. Langsam bin ich so weit, dass ich es Bernd glaube: es liegt nicht an der „Solvejg“, es liegt an meinem Trimm. Mein Ehrgeiz ist geweckt, ich will mir diese Fähigkeiten aneignen. Vielleicht führt halt doch kein Weg an den Regatten vorbei...

Die Hafeneinfahrt in Freest ist speziell und ich weiss nicht, ob ich sie auf Anhieb gefunden hätte, wenn nicht Bernd per Mobiltelefon ein paar Anhaltspunkte gegeben hätte. Es fühlt sich wirklich so an, als würde man mitten ins Schilf fahren. Der Hafen selbst ist absolut folkeboottauglich, klein, fein ohne Schnickschnack. Die friedliche Stimmung lässt sogar über die zahlreichen Mücken

hinwegsehen, die sich an jeder freien Hautstelle an unserm Körpersaft gütlich tun.

Der nächste Tag bringt Westwind und führt uns über den Greifswalder Bodden in den Strelasund. Über mehrere Reisen mit Folkebooten (bis jetzt waren es zwei verschiedene, die „Martha“ und die „SOLVEJG“) auf der Ostsee und ganz besonders in den vergangenen Wochen hat sich in unserer Crew eine angenehme Gelassenheit eingestellt, die nicht mehr das Nahen jeder Schauerbö in eine Panikattacke ausarten lässt und nicht mehr gleich bei jedem Anblick eines grösseren Schiffes eine bevorstehende Kollision befürchtet. Das ist gut so. Es schärft den Blick für das Wesentliche und das schafft gegenseitiges Vertrauen. So kann die Schauerbö, die bei der Ansteuerung von Vierow im Greifswalder Bodden einsetzt, unserer guten Stimmung nicht viel anhaben. Die Brückendurchfahrt an der Klappbrücke Ziegelgraben in Stralsund verpassen wir um ca. 20 Minuten und müssen nun fast 2 Stunden warten. Ein Schweizer Charterer mit einer Hanse 315, der mit uns das gleiche Schicksal teilt, meint nur gelassen: „Wenigstens sind wir die ganze Strecke durchgesegelt“, was für uns stimmt und für sein Dickschiff auch nicht ganz selbstverständlich ist. Nach der Brückendurchfahrt müssen wir nur noch geradeaus in die Hafeneinfahrt der City-Marina Stralsund an der alten Gorch Fock vorbei, erspähen rasch die „Kleiner Blaupfeil“ und machen bei ihr längsseits fest.

In Stralsund, dieser schönen Hansestadt, tauchen wir in eine pulsierende Fest- und Marktstimmung ein – hier finden vom 21. – 24. Juli die Wallensteintage statt, ein historisches Volksfest mit langer Tradition und viel mittelalterlichem Brimborium. Der Rummel steht in krassem Gegensatz zu den Stunden der Zweisamkeit auf dem Folkeboot. Früher hätte ich das nicht ertragen, aber vielleicht wird man mit den Jahren auch in dieser Hinsicht etwas geschmeidiger. Ich bin dann trotzdem froh, als wir uns für das Nachtessen und das erfrischende Bier eine etwas ruhigere Ecke aussuchen. Schon wieder ist es Samstag und unsere Reise dauert nun schon vier Wochen. Allzu verschwenderisch können wir mit den noch verbleibenden Tagen nicht mehr umgehen. Für die Reise zurück gibt es ein paar Fixpunkte. Einer davon ist der Hafen in Darsser Ort. Bernd hat dieses unumschiffbare Anliegen eingebracht und da dieser Nothafen mein Interesse geweckt hat, nachdem ich schon früher davon gelesen habe, ist dieses Ziel für uns gesetzt. Der Vorschlag, statt von Stralsund direkt nach Darsser Ort zu laufen, quasi im Vorbeifahren in Barhöft anzulegen und die Strecke auf zwei Tage aufzuteilen, kommt von Beatrice und der Vorschlag ist gut. So hat man in Darsser Ort etwas länger Zeit, denn man darf da ja nur über eine Nacht bleiben.

Die kurze Strecke von Stralsund nach Barhöft sollte an diesem Samstagnachmittag zu schaffen sein. Vor dem Ablegen besprechen wir noch das Einlaufen in Barhöft und checken die Windprognosen. Diese sagen 4 – 5 Windstärken Westnordwest voraus und so bin ich anfänglich etwas erstaunt (im Stillen vielleicht auch erleichtert), als Bernd vorschlägt, wegen der uns unbekanntem Hafeneinfahrt, mit dem Sturmross zu fahren. Für diesen Vorschlag

werde ich Bernd noch lange dankbar sein. Die 8.5 Seemeilen nach Barhöft sollen zwar einer der kürzesten Schläge unserer ganzen Reise bleiben, seglerisch aber zu einer der grössten Herausforderungen werden. Schon kurz nach der Hafenausfahrt frischt der Wind kräftig auf – um nicht dem Verdacht des Übertreibens zu unterliegen will ich hier keine Bft-Angaben machen. Als der Seeraum es noch zulässt, testen wir, ob wir die Höhe laufen können, um später den notwendigen Kurs in der Fahrwinde zu halten. Mit komplett dichtgeholtem Gross und angeknallter Fockschot müsste es gerade so reichen. Später in der Realität bleibt kein zusätzlicher Spielraum übrig. Ich staune nur, wie die „SOLVEJG“ diese Höhe schafft. Klar, das hat eher mit Würgen als mit flottem Segeln zu tun, aber hier bleibt uns gar nichts anderes übrig. Als wir in den Hafen einlaufen und von Isolde und Bernd empfangen werden, fühlen wir uns, als hätten wir einen unendlich langen Segeltag hinter uns. Mit der guten Abendstimmung in Barhöft und dem leckeren Nachtessen an der frischen Luft kommen wir jedoch rasch wieder herunter.

NOTHAFEN DARSSER ORT – GEDSER

Der anfänglich noch gute Wind nach dem Auslaufen in Barhöft flaut nach dem Mittag kontinuierlich ab und liefert uns am Nachmittag das legitime und gerechtfertigte Argument, um im Nothafen Darsser Ort festzumachen: „Bei den Windverhältnissen ist es aus sicherheitstechnischen Gründen unverantwortlich, mit unsern schwachen Aussenbordern das Verkehrstrennungsgebiet zwischen Darss und Gedser zu überqueren“. Klingt doch gut, ist zwar auf dem Mist von „Kleiner Blaupfeil“ gewachsen, aber es überzeugt uns als wasserdichte Rechtfertigung. Vor der Hafeneinfahrt patrouilliert nämlich ein Boot der Küstenwache und in diesen Situationen bin eher ich derjenige, der nervös wird. Als die Küstenwache dann abzieht und wir feststellen, dass deren Aufmerksamkeit nicht uns gegolten hat, bin auch ich wieder beruhigt. Unmittelbar vor uns fährt der Seenotkreuzer „Nis Randers“ mit einer Yacht im Schlepp auf die Hafeneinfahrt zu und überlässt da den restlichen Schleppdienst in der beengten Einfahrt seinem Tochterboot „Uwe“ (nach der Ballade von Otto Ernst müsste es eigentlich das Bruderboot

Fast als Letzte, aber laut Hafenmeister gerade noch rechtzeitig, legen wir am nächsten Morgen ab, denn gewisse Wettermodelle sagen Gewitter, Regen und Sturmböen für den späteren Nachmittag voraus. Wir schaffen es aber trocken und wohlauf bis Gedser. Erst am Abend sind wir froh, die Kuchenbuden aufgebaut zu haben, weil es zu regnen anfängt.

Gedser ist jetzt nicht gerade die Traumdestination um zwei Tage im Hafen eingeweht zu sein, aber der Starkwind der folgenden Tage lässt uns gar keine andere Wahl. Der kulinarische Höhenflug, den dieser Ort uns zu bieten hat, ist ein selbstgefundener Riesenbovist, dessen Genussbarkeit durch „Millers Pilz-Fernerkennungsdienst“

„Uwe“ heissen...). Während wir das Ende dieses Schleppmanö-

vers abwartend vor der Einfahrt Kringel drehen, erlangt die Steuerbordtonne „Darsser Ort 1“ den Titel „Meist fotografierte Tonne der Ostsee“. In dem auf wenige Anlegemöglichkeiten reduzierten Hafen sind wir natürlich nicht allein. Aber getreu dem Motto „Für zwei Folkeboote findet sich immer ein Platz“

machen wir auch hier fast im Schilf fest. Damit das auch klappt, müssen wir wegen eines Kabels nur den Achterstag aushängen. Bernd hat nicht zu viel versprochen, dieser Hafen hat schon eine ganz spezielle Faszination. Irgendwie schwingt über alledem aber auch das Gefühl mit, dass dies die letzte Saison gewesen sein könnte, in der die Einfahrt möglich war. Wir werden sehen. Leider ist der Leuchtturm Darsser Ort sonntags und montags für Besucher geschlossen. Schade, wir hätten ihm gerne einen Besuch abgestattet. bestätigt wird und den uns Bernd mit Zwiebeln und Butter zu einem leckeren Nachtessen zubereitet.

GULDBORGSUND – SMÅLANDSAHRWASSER

So, wie wir die Segel setzen und Richtung Guldborgsund ablegen, fühlt es sich für mich wie ein Befreiungsschlag an. Die zahlreichen Wenden, die notwendig sind, verstärken den Genuss dieser Landschaft nur noch mehr. Wir haben zwar einmal vereinbart, dass wir nichts erzwingen und keine langen Strecken gegenan fahren wollen, aber hier machen wir gerne eine Ausnahme. Der Motor kommt dann, ausser für die Brückendurchfahrt der Kong Frederik d. IX's Bro, auch nicht zum Einsatz. Die Schläge auf der Kreuz möglichst auszureizen, macht mir so viel Spass, dass ich kaum bemerke, als wir mit der „SOLVEJG“ die Autobahn E47 überqueren. Als wir in Guldborg im Hafen anlegen, schlägt uns eine derartige Willkommens-Atmosphäre entgegen, wie man sie wahrscheinlich nur auf dem Folkeboot kennt. Ein sehr freundlicher Herr, den wir anfänglich für den Hafenmeister halten und den sie hier „Bo“ nennen, erklärt uns nicht nur die Infrastruktur des Hafens und dass praktisch alles im Hafengeld inbegriffen sei, sondern nachdem er geklärt hat, dass wir gerne Fisch essen ruft er auch gleich den Fischer an und sagt ihm, dass es Kunden im Hafen gibt, welche Fisch kaufen möchten. Unser Nachtessen ist wieder einmal in trockenen Tüchern. Nebenbei vernehmen wir von einer Crew, welche mit ihrer 40-Fuss Yacht wegen eines Motorschadens mitten in der Brückendurchfahrt seit einer Woche hier in Guldborg festliegen, dass diese von ebendiesem „Bo“ jegliche erdenkliche Unterstützung erfahren haben. Unser nächster Schlag wird ein kurzer werden. Schon in Darss wurden uns die beiden Inseln Femø und Fejø empfohlen. Die Frage ist nur, welche wir jetzt als unser nächstes Ziel ins Auge fassen sollen, denn für beide reicht die Zeit nicht. Als wir uns Rat bei einheimischen Seglern holen, stellt sich heraus, dass der Dybvig Havn auf Fejø zwar sehr schön sein soll, aber dass die Chance auf einen freien Hafenplatz sehr klein ist. Als schliesslich „Bo“ zu dieser Diskussion dazustösst, empfiehlt er uns, nach Dybvig auf Fejø, die Apfelinsel zu fahren, er sei an diesem Wochenende auch da. Und wen wundert: als wir in Dybvig ankommen, steht einer vor dem scheinbar vollen Hafen winkend da und weist uns eine Box zu, in welcher mit gutem Augenmass zwei Folkeboote nebeneinander reinpas-

sen. Die Insel Fejø ist wirklich sehr zu empfehlen. Mit gemieteten Rädern erkunden wir am nächsten Tag die Umgebung und stossen überall auf sehr freundliche Leute. Beatrice und ich degustieren den Fejø Cider, eine Köstlichkeit, wie wir finden. Am Strand gönnen wir uns eine Abkühlung und kehren erst am Abend zu unseren Booten zurück. Übrigens, es ist Samstagabend und für uns ist es unglaublich, aber im Lauf der nächsten Woche werden wir unsere Heimreise antreten müssen. Der Hafen hat sich in der Zwischenzeit total gefüllt und ohne, dass das eine oder andere Dickschiff vorher verholt wird, werden wir morgen nicht so früh ablegen können, wie wir das gerne möchten. Denn eigentlich heisst unser nächstes Ziel Albu... Der Skipper, welcher mit seiner Yacht direkt hinter uns liegt, meint, dass wir bei den Windprognosen mit unsern Folkebooten am nächsten Tag sowieso nirgends hinkommen würden und dass er am Morgen nicht vor 10:00 Uhr den Platz freimachen könne. Zudem müssten auch noch weitere Yachten verholt werden. Uns bleibt nicht viel anderes übrig, als das zu akzeptieren, schliesslich wollen wir ja auch keinen Aufstand machen. Am Sonntag verlassen wir Fejø dann um 09:40 Uhr. Anfänglich sieht es tatsächlich so aus, als würden wir es maximal bis Kragenæs den etwa 4.5 Seemeilen entfernten Hafen auf Lolland schaffen. Bernd und ich geniessen bei der Flaute sogar noch eine Abkühlung und ich reinige bei der „SOLVEJG“ den Wasserpass mit dem Schwamm. Wegen einer sich nähernden Fähre müssen wir wieder einsteigen und wenige Augenblicke später frischt der Wind so auf, dass wir flott weitersegeln können.

Wir schaffen es zwar nicht bis Albu, aber wir haben uns in der Zwischenzeit für den Ausweichhafen in Tårs entschieden. Bei einsetzendem Regen machen wir schliesslich in diesem ansprechenden Fischerhafen fest, ansprechend deshalb, weil wir eine geöffnete Tür zu einem liebevoll eingerichteten Seglerraum mit Kochmöglichkeiten und eine einfache, aber saubere Infrastruktur mit allem notwendigen vorfinden.

ALBUEN – GROSSENBRÖDE

Der nächste Tag bringt uns an den Ort meiner Träume. Es ist keine grosse Strecke, aber sie erfordert Sorgfalt und Wahrschau und wir fahren vom Ablegen bis zum Festmachen unter Segeln, den letzten Teil hart am Wind auf dem Tonnenstrich. Aber seit Barhöft wissen wir ja, wie das geht. Am arg ramponierten Steg in Albu legen wir an. Während bei uns zu Hause der Nationalfeiertag stattfindet, geniessen wir diesen schönen Abschluss unserer bald zu Ende gehenden Ostseereise. Schöner hätte ich es mir nicht vorstellen können und für alle die Stimmungen, die wir da noch mitnehmen, fehlen mir die Worte.

Am späteren Abend, kurz bevor wir uns in unsere Kojen zurückziehen, gesellt sich noch ein drittes Folkeboot zu uns, eine Familie aus Rostock.

Nach einer kurzen Nacht setzen wir in der Früh ein letztes Mal auf dieser Reise möglichst geräuschlos die Segel und legen ab, nehmen Abschied von einem Hafen, den ich nun zu den schöns-

ten Dänemarks zähle und machen uns auf die Reise nach Grossenbrode. Der Wind ist wieder einmal sehr unruhig, wir segeln unterschiedliche Routen. Doch im Fehmarnsund treffen wir fast zeitgleich aufeinander und danach liegen wir zusammen in der Flaute. Wir haben noch ca. 18 Seemeilen vor uns und natürlich ist uns klar, dass wir nur gemeinsam ankommen wollen. Keiner unserer beiden Aussenborder ist im Stande, den andern über die ganze Strecke ins Ziel zu schleppen und so wird dieser letzte Streckenabschnitt zum Sinnbild für die ganze Ostseereise: ohne ein ordentliches Miteinander, ohne dass der eine den andern unterstützt, hätten wir es nicht geschafft. Manchmal ist diese Unterstützung etwas unausgeglichen, allzu oft ist sie von der „Kleiner Blaupfeil“-Crew viel grösser. Wir können nicht mehr tun, als uns dafür nur herzlich zu bedanken.

Kurz vor Grossenbrode, nach der Fehmarnsundbrücke frischt der Wind noch einmal auf und wir können bis zum Hafen unter Segeln weiterfahren. Diese Einfahrt hat es allerdings in sich: im Dunkeln ist es recht schwierig, die Tonnen auszumachen, von den Ankerliegern ohne Ankerlicht gar nicht zu sprechen. Um 23:20 Uhr machen wir am Liegeplatz beim Kran in Grossenbrode fest. Der Liegeplatznachbar, der uns vor fast sechs Wochen schon den Schlüssel für die Schranke bei der Hafeneinfahrt geliehen hat und uns auch sonst sehr freundlich unterstützt hat, nimmt unsere Leinen an und heisst uns zu später Stunde im Hafen willkommen.

HEIMREISE

Am nächsten Tag klaren wir die „SOLVEJG“ auf. Fred, der Hafenmeister muss etwas länger warten, bis wir mit allem so weit sind, aber schliesslich hängt die „SOLVEJG“ am Haken. Ob sie die Reise so genossen hat wie wir? Ich weiss es nicht, aber ich denke schon.

Später als sie auf dem Trailer liegt, und wir im Stau auf der A7 stehen, kurbelt eine Frau auf der Fahrbahn neben uns das Fenster runter und ruft zu uns herüber: „Ein Schmuckstück haben sie da hinten angehängt“. Das finden wir auch. Wir möchten kein anderes Boot.

Von Isolde und Bernd haben wir uns in Heiligenhafen verabschiedet. Es war kein Abschied unter Tränen, weil wir wissen, dass wir uns am Bodensee bald wiedersehen werden und weil wir über das gemeinsam Erlebte einfach nur glücklich sind. Ich vermute beinahe, dass alle Beteiligten insgeheim auf eine Wiederholung hoffen. Was mich ganz besonders freut: noch auf der Heimfahrt bestätigt Beatrice meine Vermutung für ihren Teil.

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

Deutsche Post 
PRESSEPOST

