

Segeln International

Goldcup in Tallinn

**Schottisch-Deutsches
Teamracing**

**Schönheit
des Fahrtensegelns**



Aktuelles

Jetzt melden zur „Rolling Home“ am 28./29.10.2023 in Berlin!

Die Rolling Home ist traditionell der Abschluss des Folkeboot Ranglisten-Kalenders. Der SC Ahoi lädt alle Folkeboote wieder auf den Großen Wannsee ein.

Meldungen werden noch bis zuletzt auf www.manage2sail.de angenommen.



Zeitgleich findet auf dem Mönnesee das „Goldene Waffeleisen“ statt.

Jahreshauptversammlung

Die diesjährige Jahreshauptversammlung der Deutschen Folkeboot Vereinigung findet am **25.11.2023** im Saal des Clubhauses des Potsdamer Yacht Club e. V. (PYC) statt.

Potsdamer Yacht Club e.V. (PYC)
Königstr. 3A
14109 Berlin

Beginn 14.00 Uhr

Die Einladung ist Teil dieser Ausgabe (Seite 26).

In eigener Sache

Scheut euch nicht, einen Artikel von Euren Törns einzureichen. Erzählt den Leuten, was ihr abends am Steg erzählt und fügt einen tabellarischen Überblick über eure Reise bei: Wir freuen uns darauf – auch wenn es kurz ist!

Und beim Fahrtenpreis seid Ihr auf diese Weise auch gleich dabei, wenn Ihr mögt?

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik u. Sicherheit

Gut, wenn beim Kranen bisher alles gut gegangen ist ...	04
---	----

Flottentalk

Vatertag mal anders	05
Learning to Sail in English	06

Sport

Allein unter Frauen	08
Goldpokal 2023 – Die Flamme von Tallinn	09
Newcomer des Jahres 2023 – mit 82?!	11

Fahrten

Fortsetzungsroman – Ostseereise 2022 (Teil 2/2)	12
Fortsetzungsgeschichte – AMANDA Sommertörn 2022 ...	20

Aftersail

Klinkercup 2023	23
Die DFV sucht	24
Folkeboot gesucht	25
Eine künstlerische Tradition wiederbeleben	25

Verein

Impressum	02
Einladung zur Jahreshauptversammlung	26
Der Vorstand und die Flottenobleute	27

Titelbild: Olympisches Feuer in Tallinn, Gero Martens

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 15.12.2023

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,



In der Zeit vom 30. Juli bis zum 4. August fand der Goldpokal in Tallinn statt. Unter den 56 Teilnehmenden Crews waren 6 Teams aus Deutschland am Start. Nur knapp verpasste Ulf Kipcke mit seiner Crew den Sieg. Ein 2. Platz im Endergebnis zeugt von der Leistungsstärke dieses Teams. Eine tolle Leistung, dafür meinen herzlichen Glückwunsch.

eine ereignisreiche Segelsaison geht schon langsam wieder zu Ende: Viele Folkebootsegler haben in diesem Sommer wieder ausgiebige Törns unternommen und sind mit starken Eindrücken in den Heimathafen zurückgekehrt. Und es wurden auch wieder viele herausfordernde Regatten gesegelt.

Eine gelungene Veranstaltung war die Internationale Deutsche und Dänische Meisterschaft Ende Juni in Sønderborg. Mein besonderer Dank geht an dieser Stelle nochmals an den Sønderborg Yacht-Club und den Yachtclub Langballigau, die dieses schöne Event organisiert und durchgeführt haben. 10 Wettfahrten unter wechselnden Wind- und Wetterbedingungen boten den 48 Teams beste Wettkampfbedingungen.

Aber die Regatta-Saison ist noch nicht ganz vorbei: Spannende Wettfahrten erwarten uns Ende Oktober noch in Berlin und Essen, nutzt die Gelegenheit noch einmal, vor dem langen und tristen Winter mit Spaß und Freude Regatta zu segeln.

Ein weiteres Highlight unseres Veranstaltungskalenders liegt aber noch vor uns. Unsere Jahreshauptversammlung findet am 25. November in Berlin in den Räumen des Potsdamer Yacht Clubs statt. Ihr findet die ausführliche Einladung und die Tagesordnung in dieser Ausgabe der Folkenews.

Nach ereignisreichen, spannenden und herausfordernden Jahren im Amt des 1. Vorsitzenden habe ich mich entschlossen, mich in der

diesjährigen JHV nicht mehr zur Wiederwahl zu stellen. Dieses Ehrenamt hat mir in den 6 Jahren, die ich es ausgeübt habe, sehr viel Freude bereitet. Die Zusammenarbeit mit den Flotten in Deutschland, der Kontakt zu den Mitgliedern und die Vertretung der DFV international sind mir eine Herzensangelegenheit gewesen.

Mein Herz wird immer für die Folkebootsegelei schlagen.

Auch wenn die Bereitschaft, ein Ehrenamt anzunehmen, allgemein sinkt, möchte ich geeignete Kandidaten bitten, sich für dieses Amt des 1. Vorsitzenden zu bewerben, um die Geschicke der Deutschen Folkeboot Vereinigung in Zukunft weiter erfolgreich zu steuern. Eine kurze Beschreibung der Aufgaben findet ihr in dieser Ausgabe.

Ich freue mich, Euch zahlreich auf unserer Jahreshauptversammlung zu begrüßen und auf lebhaft Diskussionen. Wir sehen uns in Berlin

Euer 1. Vorsitzender

Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Volker Ratzmann	F GER 504	Jonathan	KaR	Flotte Berlin
-----------------	-----------	----------	-----	---------------

Gut, wenn bisher alles gut gegangen ist Sicher kranen

von Jonathan Larsen, Haubold Yachting



Lila, der letzte Versuch? – Hoffentlich nicht. Grün ist die berechtigte Hoffnung, dass das Kranen sicher gelingt.

Leider sehen wir immer wieder unterdimensionierte Hebegurte auf Folkebooten.

Die lila Gurte haben eine Traglast von 1.000 kg. Auch zwei davon genügen nicht. Um auf der sicheren Seite zu bleiben, muss jeder der Gurte das Gesamtgewicht des Schiffes tragen können. Also bitte zwei grüne Gurte mit einer Traglast von 2.000 kg verwenden, damit das Folkeboot auch dann noch sicher am Kran hängt, wenn die Last aus welchem Grund auch immer nur an einem hängt.

Auch schon gesehen: Ein grüner Gurt am achteren Kielbolzen und je einen lila Gurt an den Püttingen der Wanten, oben am Kranhaken zusammengeführt. So bitte nicht. Püttingeisen und Deck sind für die dabei auftretende Zugrichtung nicht ausgelegt.

Die Gurte trocken lagern, wenn sie nicht gebraucht werden und die Bolzen der Schäkkel von Zeit zu Zeit fetten und insbesondere bei Holzbooten gerne auch den festen Sitz der Heißaugen/Kielbolzen prüfen.

Beim Anschäkeln der Gurte den Bolzen von fest eine halbe Umdrehung zurückdrehen und daran denken, dass der kürzere Gurt nach vorne kommt. Niedergang und Schiebeluk müssen offen sein. Wo beide Gurte zusammengeführt werden, hängt vom jeweiligen Boot ab. Fragen – nicht einfach machen. Dann noch zwei ausreichend lange Leinen an Bug und Heck sicher festmachen, je einen Fender auf jeder Seite raushängen und dann kann es losgehen mit dem sicheren Kranen.

„Vatertag“ mal anders...

von Stefan Klabunde, F GER 730 COMEBACK

Wie Berliner Folkesegler das Feiertagsgeschenk nutzten, konnte man in der Bucht vor'm S.C. Gothia in der Scharfen Lanke am Himmelfahrtstag beobachten.

Gunter May, als Vertreter für Doyle-Raudaschl-Segel, lud die Crews ein, welche entsprechende Segel des renommierten Segelmachers aus Österreich neu erworben hatten.

Unterstützt wurde er von Stefan Klabunde (S.C.G.), der Gastliegeplätze und ein Motorboot von seinem Verein organisierte und die Seglerinnen und Segler auch sonst mit Rat und Tat unterstützte.

Dem Begrüßungskaffee auf der Terrasse zum gemeinsamen Einstimmen folgte ein Gang über die Boote mit kurzer Wiederholung der Grundprinzipien des Masttrimms. Dann wurden die neuen Segel gesetzt und ein lautes Knistern begleitete das Ablegen.

Die zwei Paare, Gunter (617) und Pepe (555) sowie Reinhard (340) und Fabian (430), segelten gegeneinander und vom Begleitboot aus gab Stefan wertvolle Tipps bezüglich Segel- und Bootstrimm.

Der Wind war „berlin-like“ schwach, aber stetig mit kleinen Drehern und mehrere „Up and Down“-Kurse konnten gesegelt werden. Als der Wind zum Nachmittag schwächer wurde legten wir wieder beim Gothia an und konnten bei kühlen Erfrischungsgetränken den Trimmtag ausklingen lassen.

Jede Crew hatte entsprechende „Aha“-Erlebnisse, sodass alle zufrieden in der Abendbrise nach Hause segelten.

Florian Raudaschl als Nachfolger seines berühmten Vaters ist sehr an einer Weiterentwicklung seiner Folkesegel interessiert und in Zusammenarbeit mit dem dänischen Vertreter Johnny Jørgensen werden gerade neue Schnitte getestet und am Saisonende ausgewertet.



The David Ryder-Turner Trophy – oder Learning to Sail in English

von Erika Beyerle, F GER 220 BACCHUS

Der schottische Royal Northern and Clyde Yacht Club und der Freundeskreis Klassischer Yachten segeln alle paar Jahre im Teamracing-Modus gegeneinander um die David Ryder-Turner Trophy. Über Schnittstellen zwischen Flotte Bodensee und dem Freundeskreis bei den Kressbronner Seglern kam die Regatta dieses Jahr an den Bodensee, ausgetragen auf Folkebooten. Die acht Eigner, die ihre Schiffe zur Verfügung gestellt haben, waren alle sehr gespannt: Teamracing – was ist das? Alles, was bis dahin durchgesichert war: Die Taktik orientiert sich am Erfolg des Teams insgesamt – „langsam“ kann da auch mal das neue „schnell“ sein ...

Freitag Abend: Anreise der Regatta-boote, Get-together bei leckerem Barbecue auf dem schönen Naturstrand-Gelände der Kressbronner Segler, Aufteilung der Regatta-boote mit ihren Eignern per Los in zwei Gruppen und sofort die erste Runde Crew-Tetris: teaming up die jeweils 16 Segler der beiden Teams strategically clever with helmsmen and -women der Boote, thereby strengthening die Stärken der zusammen segelnden Crew and möglichst even out their Schwächen. Für die Bootseigner bedeutet das, dass sie gleich solche kniffligen Fragen beantworten sollen wie: „Are you a good sailor?“ Egal, ob auf englisch oder deutsch – was soll man denn sagen, wenn man das gefragt wird ...

Frühstück im Clubhaus am Samstag ist um 7.15 Uhr, denn nach dem Briefing der Wettfahrtleitung um 8.30 Uhr soll es gleich auf's Wasser gehen. Alles toll geplant – und dann stehen wir vor den unumstößlichen Fakten: Mitten im September ein stabiles Sommerhoch.

Was die Wettfahrtleitung um Jürgen Graf dann draus macht, erinnert mich an das, was vor vielen, vielen Jahren gar nicht so unüblich war, bevor die Ranglistenregatten einheitliche Standards bekamen. Jürgen, very experienced race officer, hat fast sowas wie Zahnweh bei dem Anblick der sich gegen das Motorbootgewell über die Bahn kämpfenden Schiffe ... Schon beim Start zeigt sich the meaning of team racing: An der Linie finden Luv-

kämpfe statt, which explicitly have the purpose, ein gegnerisches Boot entweder zum Frühstart oder zum Kringeln zu zwingen. Drei Minuten vor dem Start nicht schnell genug nach Luv abgehauen zu sein, bevor der Gegner sich mit dem Want im Großbaum einfädelt, bedeutete eine 360°-Strafe. Bei diesen Bedingungen quasi Knockout. Für uns Folkebootsegler, die wir ja eher gelernt haben, sich auf die eigene gute Position zu konzentrieren und den schnellsten Weg ins Ziel zu suchen, ist das leicht irritierend: Wenn es schon am Start so zugeht, wie soll das erst an den Leetonnen weitergehen? – Luckily, bei diesem Wetter kann man fast jede Kollision zur Not auch von Hand abwenden.

Zu Mittag geht's in den Hafen: Crew-Wechsel, kurz eine Wurst vom Grill genießen und dann wieder auslaufen zur zweiten Runde. Das Motorbootgewell ist inzwischen noch stärker, dafür aber auch die Thermik. Sobald man sinnvoll irgendwo hinsteuern kann, lässt sich auch taktisch ein bisschen was machen: Wir sehen also auf dem downwind Luvkämpfe, that are being fought for the single reason, einem Teamkamerad des Leebootes dazu zu verhelfen, am Pulk vorbeizusegeln und drei Plätze zu gewinnen. Den Gegner in die Abwinde zu nehmen, is a basic tool and to be used whenever chances occur. Rather surprising ist dann aber, wie der Erste im Feld kurz vor der Ziellinie nicht ins Ziel, sondern zurück fährt, um einen gegnerischen Pulk solange am Wen-

den auf die Ziellinie zu hindern, bis sein Teamkamerad an ihnen vorbei ins Ziel gegangen ist.

Vormittags und nachmittags ein race – das ist am Samstagabend die Bilanz. Not bad, given the circumstances – and the scottish team has won both of them. Rather a frustrating situation for the Freundeskreis.

Abends fahren wir in Fahrgemeinschaften zum Gala-Empfang im Landesleistungszentrum Seemoos. Dresscode: Club-Blazer und Kilt. Und die Schotten kommen tatsächlich im Kilt – very authentic! Beim leckeren Essen mit der Sântis-Silhouette subtil am Horizont und dem goldenen Abendlicht eines echten Sommertages als Kulisse, ist die Stimmung dann nicht annähernd so auf Krawall gebürstet wie tagsüber auf dem Wasser. Wir lernen, wie man sich auf Schottisch zuprostet: Slange! Lernen viel über das Segeln auf dem Gare Loch bei Glasgow, hörten launige Anekdoten über das Clubleben im RNCYC, über die hundertjährigen „Gareloch One Design“-Boote (kurz: GOD'esses), die damals von wohlhabenden Schotten als Spielzeug für ihre Kinder gekauft wurden und heute als regionale Einheitsklasse gesegelt werden, team racing natürlich. Nach allen Seiten werden Einladungen ausgesprochen, bei der nächsten David Ryder-Turner Trophy auf dem Gareloch dabei zu sein, bei der Classic Week des Freundeskreises nächstes Jahr auf der Ostsee mitzusegeln. Für die Freundschaften, die hier

gepflegt werden, ist der Brexit ein etwas ärgerlicher Zwischenfall, but no real obstacle.

Am Sonntag werden die Boote getauscht, damit jedes Team mal die schnellen und mal die langsamen Schiffe hatte. Erhöhter Schwierigkeitsgrad also für die Bootseigner, die am Tag vorher mit deutschen Crews gesegelt sind. Vor dem Auslaufen gleich mal ein paar Vokabeln gelernt und Grundlagenwissen zum Folkeboot vermittelt: Having the luff and sheets loose enough might win the game on these conditions. And don't pull the backstay tight! Wie man den Fockbaum auf dem downwind fährt, erklärt sich zum Glück by itself doing it. Hin und wieder muss man nur daran erinnern: Jib sheet! Auf dem downwind zu einer gybe gezwungen zu werden von einer gegnerischen Crew who are trying to help their team, but have an interestingly different understanding of what is a proper course can crash die ganze schöne Taktik. Trotzdem, nothing might be lost, because on the next leg, jemand anderes aus dem Team might force den Gegner to take a penalty and schon sind die Würfel neu gemischt. And if you are mit deinem Latein am Ende, you can always shout „Protest!“ Konsequenter Weise erleben wir vormittags ein Aufkommen an roten Flaggen, bei denen mich der Gedanke beschleicht, ob am Ende wirklich noch jeder die einzelnen Situationen, in denen er protestieren will, auseinanderhalten und in der Verhandlung klar schildern kann. Die Segler erkennen die Komik dieser Situation bereits selbst, wie sich an den Gesprächen beim Mittagssnack offenbart.

Apropos Mittagssnack: Unser Sponsor Stefan Züst vom Freundeskreis hat der Veranstaltung ihre ganz spezielle Würze gegeben mit einem Appenzeller Käserad, das wir von Freitagabend bis Montagmorgen fast komplett verputzen sowie mit selbstgemachten Grillwürsten, die sich pikant und aromatisch vom Einheitsbrot dessen abheben, was man in Supermärkten so kaufen kann. Dazu ein ganz fantastisches Bauernbrot und eine Kiste frischer Äpfel – mehr braucht es nicht, um die kulinarische Seite rundum zum Erfolg zu machen.

Das Zwischenergebnis wirkt eindeutig anregend auf die Segler, denn nachdem die Deutschen beide Wettfahrten des Vormittags gewonnen haben, steht es 2:2.

The last race will decide, wer die David Ryder-Turner-Trophy gewinnt! Die Thermik is fading out am Nachmittag, making the motoryacht waves even more horrid, stellenweise sogar unmöglich to move your boat forward. Consequently, the last race is being shortened by the race committee. And there is only one protest announced, about an encounter at the leemark. While of all the protests announced in the morning am Ende keiner verhandelt wird, may this last one actually make a difference, denn jetzt steht es 3:2 für das deutsche Team.

Für die Siegerehrung im „Max und Moritz“ oberhalb von Kressbronn mit herrlichem Blick über den See und in die Alpen, bei regionalen Spezialitäten auf dem Teller wie Krautkrapfen, Maultaschen, Käse-spätzle und Jägerschnitzel (Don't

believe the english menu translation of „Maultaschen“, this is no ravioli – you better try it out!) bleibt es deshalb spannend. Und dann geht die David Ryder-Turner-Trophy, ein hübsches Buddelschiff on a stand made of exotic wood fragments collected by the donator of the trophy, bei einem Punktestand von 90:92 so knapp wie nie zuvor in der Geschichte des David Ryder-Turner Race – an das schottische Team. Nach gewonnenem Protest. Die deutschen Segler knabbern ein wenig an der Enttäuschung, spülen dann aber den Frust entschlossen mit ein paar Schlucken Bier hinter und erweisen sich als good sportsmen as they are sailors. Und wenn wir nach all the fun and the excitement we had racing on Loch Boden and all the detailed plans hatched out there and then for the next David Ryder-Turner-Trophy on Gare Loch nicht nächstes Jahr tatsächlich nach Schottland fahren, then we really must be with the Klammerbeutel gepudert!

Danke an den Freundeskreis klassischer Yachten und die Kressbronner Segler für die großartige und gastfreundliche Organisation!

Danke, lieber Stefan Züst, für die herzliche Unterstützung von Frühstücksbuffet und Mittagspausen, der Käse, das Trockenfleisch und die Würste waren ein echter Knaller bei allen Mahlzeiten!

Und last but not least: Danke an alle Crews für die bereichernden Begegnungen und den guten Sportsgeist das ganze Wochenende über!



Folke IDDM 2023 Allein unter Frauen

von Gero Martens, F GER 1164 ROVENA

Tja, erstens kommt es anders, als man meistens zweitens denkt. Leider war uns in diesem Jahr mit der YLVA eine Teilnahme an der IDDM kurzfristig nicht möglich.

Insofern war das Transferfenster für mich offen und ein junges Folke-Start-Up um Birgit und Heike sowie dem Boot ROVEN(T)A aus Flensburg schlug mit Worten und Charme zu – es folgten vier mal ganz andere Tage, in denen wir drei mit dem „Grünen Tauchsieder“ die Sønderborg Bugt unsicher machten.

Zunächst lernte ich, was der Name ROVENA bedeutet: Kann man sich aussuchen, entweder „ruhreich mit Glück und Freude“ oder auch keltisch die „schlanke Schöne“ – gefällt mir beides. Eingestellt war die Yacht vom Flensburger Folke-Experten Holger Reimer – ich kann bestätigen, gut auf dem Ruder liegt sie – gefiel mir auch.

Wenn man mit Damen segelt, darf natürlich auch das Fashion-Element nicht zu kurz kommen, deshalb wählte ich die Schwimmweste passend zur Bootsfarbe – ich wurde mehrfach darauf angesprochen.

So, dann konnte es ja losgehen! Aber wie macht man es, wenn man sich noch gar nicht kennt? Wie die Igel: gaaanz vorsichtig. Lustige Dinge passieren natürlich trotzdem: Am ersten Tag rauschte uns beim Auslaufen das Großfall aus – mit Bootsmannstuhl am Mastenkrän in 10 min wieder eingezogen. Am zweiten Tag, weil es so schön war, gleich auch noch das Fockfall – diesmal half eine beherzte Mastbesteigung. Hach, schöne Dinge – da wird man doch gleich wach und kann danach Bonko mit einem beherzten Schluck Portwein um seine Unterstützung anrufen.

Die ersten zwei Tage hielten wir uns sehr zurück und lernten das Feld und uns selbst kennen. Freundliche Ansagen an Birgit wie „Wir sind dankbar für den Augenblick und demütig.“ und „Wir konzentrieren uns auf die Tell-tales.“ gehörten dazu.

Spätestens zur Hälfte der meisten Wettfahrten fanden wir uns im hinteren Drittel wieder. Das Schöne daran, wir waren dort nicht allein. Stets hatten wir illustre Namen um uns rum, was für die Qualität des Feldes sprach.



Ich hielt die Damen bei Laune mit Sätzen wie: „Nicht verzagen und nur mal so zur Einordnung, Ladies – neben uns segelt gerade ein dreifacher Goldpokalgewinner/der amtierende deutsche Meister/unsere KV-Präsident.“ Eigentlich hat uns jeder mal „besucht“ – vielen Dank an euch alle dafür.

Am dritten Tag waren wir dann von Mut und Können her so weit, dass wir an der Startlinie auch mal in der ersten Reihe dabei sein wollten. Gesagt, getan – ein schöner Tag mit mehr Wind und vielen Startversuchen sowie einem Black-Flag-Festival.

O-Ton nach einem der zahlreichen Gesamttrückerufe: „Mädels, ihr wart jetzt beim Start in der allerersten Reihe zwischen den dänischen Topfavoriten Theis Palm und Søren Kæstel und wenn wir jetzt rausfliegen mit schwarzer Flagge, dann bitte nicht traurig sein. Wir hatten da vorne einen großartigen Moment.“ Heikes Glücksschwein hat es dann gerichtet, denn wir waren nicht „drüber“.

Und im letzten und relevanten Start fuhren wir drei Minuten fast alleine rechts raus, legten dann um mit folgendem weiteren O-Ton: „Birgit, jetzt darfst du einen kurzen Blick ins Feld riskieren und es genießen, dass das gesamte Feld in Lee unter dir liegt, es ist gleich vorbei – nun ja, eine 3/4-Kreuz haben wir „first ship“ durchgehalten.“

Den Sonnabend als letzten Tag haben wir in seemannschaftlich angemessener Einschätzung auf der Bahn sausen lassen und ROVENA stattdessen wieder nach Flensburg überführt, wo uns Facility-Manager Carsten bereits mit heißem Kaffee erwartete und wieder zur Party nach Sønderborg überführte – fünf Sterne für diesen Service.

Ich hatte viel Spaß in den vier Tagen und habe eine Menge gelernt – die Damen angabegemäß auch. Zudem freue mich sehr, dass wir mit Birgit und Heike zwei neue „wilde Weiber“ auf unseren Regattabahnen dabei haben. Euch weiter Mast- und Schotbruch!

Und abschließend: Die IDDM in Sønderborg war unter Flemings Gesamt-Leitung (der Mann mit dem Pflaster auf der Nase) eine prima Veranstaltung – mein Dank an alle, die auf dem Wasser und an Land zum Gelingen beigetragen haben.

Goldpokal 2023 Die Flamme von Tallinn

von Gero Martens, F GER 739 YLVA

Da war er nun endlich, der Tag der Abfahrt nach Tallinn. Was würde die Reise bringen – sportlich und von den Eindrücken aus einem Land an der Grenze zu Russland?

Zunächst einmal eine Anreise fast schon mit Kreuzfahrtcharakter mit Fährfahrten von Travemünde nach Helsinki (30 Stunden) und dann von Helsinki nach Tallinn (2 Stunden) sowie umgekehrt.

Die Hinfahrt verlief prima und wir erreichten Tallinn bei bestem Sommerwetter. Die Regatten fanden im Segelzentrum der Moskauer olympischen Spiele von 1980 im Badeort Piritaa an der großen Bucht von Tallinn statt – schon beim ersten Blick auf die Wasserfläche als wahrhaft meisterschaftswürdiges Revier erkennbar – Platz in alle Richtungen und nur flach umsäumt.

Wir waren rechtzeitig da mit dem Plan, auch die dem Goldpokal zeitlich vorgelagerte Estnische Meisterschaft mitzusegeln – wenn man schon mal da ist...

Wir wurden zunächst freundlich in Empfang genommen, und so richtig viel war vom Goldpokal bzw. seiner Vorbereitung noch nicht zu sehen – das sollte sich aber am nächsten Tag schnell ändern.

Zunächst aber bezogen wir unser Quartier. Gleich auf der anderen Seite der großen Uferstraße liegen die Reste eines bereits 1477 geschleiften Klosters, aber auch das Anfang der 2000er neu errichtete Kloster des aus Schweden stammenden Birgittenordens. Dieses Damenkloster, vielmehr sein öffentlicher „Hotelbereich“, sollte die nächsten 13 Tage unsere Homebase sein. Wir wurden sehr freundlich empfangen und fühlten uns hier maximal wohl, segelten von Stund an quasi mit Gottes Segen – was soll da schon schief gehen?

Nicht so viel: Wir kamen am nächsten Tag nach dem ersten Jüttbaum-Maststellen unseres Lebens sehr gut und schnell mit einem Kran noch aus der UdSSR-Zeit ins Wasser mit vorbereiteten Liegeplätzen und konnten dann die zwei folgenden Tage im Rahmen der Estnischen Meisterschaft bei ordentlich „Druck in der Luft“ schon mal die Qualitäten der Bucht testen. Es gewann in toller Manier Lokalmatador EST 31 ARGO VOOREMA vor GER 466 PAULA und GER 739 YLVA. Gut, diesen jungen Mann und seine Crew kannten wir nun schon mal und auch FIN 300 Stefan Westerlund machte bereits durch eine stabile Leistung auf sich aufmerksam.

Parallel zu unserem Segeln baute die junge und kompetente Orga-Crew in gechillter Verfassung ein Sailors Village auf, das nur als „maximal cool“ bezeichnet werden kann.

Was war das Ergebnis? Eine extrem gute Versorgung der Segler im Sailors-Village mit hippen Race-Office-Container, Bühne, Zelt und Loungemöbeln, Porridge und Kaffee am Morgen, Lunchpaketen für die Segelei, Suppe und Bier nach selbiger. Abgerundet wurde das Ganze durch einen zu einem lovely Café um- bzw. ausgebauten 20ft-Container. Alles wurde von überwiegend sehr jungen Menschen „unter Wind gesetzt“ – wichtiger Fakt in unserer Klasse.



Die Preisverteilung/Siegerehrung für die Estnische Meisterschaft wurde dann sehr elegant in einem Event mit der Eröffnungszeremonie des Goldpokals verbunden. Und hier darf ich wirklich von einer Zeremonie sprechen. Hinter einer Kapelle – spielend auf einem historischen LKW – zogen die Aktiven vor das Olympiazentrum. Es folgte eine sehr launige Rede des Vorsitzenden des Khalev Yacht Club gefolgt von der Eröffnung und der – Achtung anschnallen – Entzündung des Olympischen Feuers für den Goldpokal. Das war schon ein sehr berührender Moment für alle Beteiligten. Nettes ergänzendes Detail: Die Entzündung der Flamme nahm derselbe Mann (jetzt estnischer Folkebootsegler) wahr, der es bereits 1980 gemacht hatte – er war somit im Training und hat sich seit 1980 auch kaum verändert.

Mit Teilnehmenden aus Estland, Finnland, Schweden, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, USA war (fast) alles dabei, was Rang und Namen hatte – sowie einige Namen, die man noch nie gehört hatte, aber im Lauf der Woche kennenlernen sollte...





►► Von Beginn des Events an machte Estland zudem als Digitalland (eine Karte für alles) seinem Ruf alle Ehre. So gab es in den Regatten jeweils eine WhatsApp-Gruppe für alle offiziellen Ankündigungen wie auch zum Chatten im Teilnehmerkreis. Hier wurden wichtige Dinge geteilt wie die Spotify-Playlist des Eric-Kaiser-San Franciscos-Abends bis hin zu den Massageterminen (Massage gehört in Estland ebenso wie der Saunagang zum Kulturgut) für die Teilnehmer.

Auch die weiteren Abend-Events im Laufe der Woche hatten es in sich: Besonders hervorzuheben ist hier das Puuluup-Konzert auf der Bühne – sucht mal auf Spotify nach ihnen.



Gesegelt wurde dann auch. Und zwar an drei von vier vorgesehenen Tagen auf wiederum anspruchsvollem Niveau (Wind, kein Wind, Welle, Beton-Wände im Wasser, Regenschauer ohne Sicht) – alles, was das Leben auf See schöner macht. Auch die Wasserarbeit des Organisationsteams war goldpokalwürdig – schnell, sicher und professionell.

Zwischen den Wettfahrttagen lag ein Layday, der uns die Besichtigung von Tallinn ermöglichte – unbedingt empfohlen! Ein Gewürzbier in der „Olde Hansa“ oder ein Besuch im KUMU, dem estnischen Kunstmuseum ist ein Muss. Gleiches gilt für eine Partie über Land, um die estnische Landschaft und die alten Landgüter wie z. B. Palmse gesehen zu haben. Geschichte, Kunst, Kultur auf engem Raum – von der großen Zeit der Hanse bis zum heutigen aktuellen Konflikt mit Russland, hier findet sich alles wie unter einem Brennglas.

Apropos Brennglas 1 - wir konnten uns über ein sehr stabiles weitestgehend skandinavisch-sommerliches Wetter z.T. mit Badetemperaturen freuen. Für die Eine oder den Anderen, die/der nach Urlaubsalternativen zur Badewanne des Mittelmeers sucht, ist Estland im Sommer sicher zumindest einen Gedanken wert.

Apropos Brennglas 2 – in den letzten zwei Wettfahrttagen wurde es dann auch auf dem Wasser „heiß“. Nachdem GER 739 nach einem leichten Schwächeln vor dem letzten Tag von Platz eins auf Platz fünf zurückgefallen war, hatte Jens Thuroe aus Dänemark eigentlich alle Trümpfe in der Hand. Ihm gelang aber der letzte Tag nicht so recht, während wir uns wieder „berappeln“ konnten. Unaufdringlich und dabei am kontinuierlichsten war aber der finnische Freund FIN 300 Stefan Westlund mit seinen Jungs (der/die aufmerksame Leser:in erinnert sich) unterwegs und konnte am Ende mit zwei Punkten Vorsprung auf uns den

Goldpokal erstmals nach Finnland holen – unsere herzliche Gratulation, well done!

Zum Schluss unser herzlicher Dank an das Organisationsteam mit Helyery Pops als Ansprechpartnerin für wirklich ALLES. So locker-freundlich-kompetent mit Herz und Hand – da freute man sich immer schon auf die nächste eigene Frage.

Nachdem die Nonnen unseres Klosters die ganze Woche „ihre Hand über uns gehalten hatten“, waren wir alle dann zumindest auf der Rückfahrt mit einem Sturm gegenan auf Fähren und Brücken schon ein wenig „in Gottes Hand“ – sind aber alle sicher zu Hause gelandet!

Eesti – me täname teid ja põleme teie eest!



Newcomer des Jahres 2022– mit 82?!

von Pepe Schumann, F GER 555 TAKE FIVE

Das ist ja unglaublich, oder? Hier meine Gedanken dazu.

Mein erster Kontakt mit einem Folkeboot liegt sehr lange zurück. Ich segle seit meiner Kindheit im SV Stössensee und bin dort seit über 70 Jahren Mitglied.

Es war die PRINS HAMLET, F G 202, vom Vereinskameraden Helmut Bigalke, eines der ersten Folkeboote in Berlin, auf der ich zu einem Freizeitschlag eingeladen war. Die Segeleigenschaften, gerade auch bei Leichtwind, waren beeindruckend.

Jahre später segelte ich als Vorschoter an Bord der ersten KAROLINE mit Romie und Klö viele Regatten in Berlin, aber auch die Kieler Woche. Denkwürdig der Transport mit dem Yellow Danger Sattelschlepper. Wir haben bis Boizenburg 120l Benzin durch den Vergaser gejagt – wir wollten es unbedingt an einem Tag hin und zurück schaffen.

Danach segelte ich in verschiedenen anderen Klassen und habe im Herbst 1987 mit der TAKE FIVE F GER 555 den Einstieg in die Folkeboot Klasse als Eigner und Steuermann vorgenommen. Aus Überzeugung!

Nun folgten viele Jahre Spaß am Regattasegeln in Berlin und nach dem Mauerfall die Möglichkeit, auswärtige Regatten auf eigenem Kiel zu besuchen. Diese Kombination aus Fahrten- und Regattasegeln habe ich sehr genossen. So führte sie mich nach Apenrade, an die Schlei, natürlich mehrmals zur Kieler Woche, nach Travemünde und auch Warnemünde.

Ab 2011 habe ich das Segeln immer mehr, dann später bis auf null, einschränken müssen.

Ich bin jetzt froh, die TAKE FIVE behalten zu haben und habe mich in 2022 wieder auf der Piste in Berlin zeigen können. Die Herzlichkeit, mit der ich bei diesen ersten Begegnungen nach langer Abstinenz aufgenommen wurde, hat mich sehr berührt und gefreut. Die Folkeboot-Gemeinschaft ist schon etwas Besonderes und ich möchte sie nicht missen.

Und dann zum Abschluss der Saison 2022 die Ehrung als Newcomer des Jahres. Schon eine Überraschung für einen 82-Jährigen!

Der Preis ist ja von Astrid und Jerry Hustan gestiftet, und da kommt eine uralte Erinnerung hoch: Anfang der 50er war ich zusammen mit Jerry und vielen anderen zu einem Segeltraining im VSaW „kaserniert“. Jerry war kurz davor in Tegel Berliner Jugendmeister geworden, deshalb wird er die genaue Jahreszahl wissen.

Meinen Dank für die Auszeichnung verbinde ich mit dem Wunsch, dass in Zukunft möglichst viele Jüngere diesen Preis erhalten, zum Wohl und zur – aus meiner Sicht – dringenden Verjüngung unserer schönen Klasse.



Ein Fortsetzungsroman: Ostseereise 2022

von Ruedi Wuethrich, SUI 40, SOLVEIJG

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 eingepickt – 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 SOLVEIJG 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 Beinaheaufschleiser, Tellerwende in engen Gassen, Rückwärtssegeln, rückwärts Ablegen, etc. Nicht, dass ich das eine oder andere Manöver nicht schon früher gekannt hätte, aber Bernd vermittelt das auf eindrückliche 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 SOLVEIJG so hart gegen die Welle schlägt. Das Segelfenster im Großsegel, 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 Helsingør 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 Helsingør 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 Helsingør 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 auf's 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 Sturmgross 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 Sturmgross 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 Sturmgross 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 Helsingør 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 Modenschau auf See. Doch mit der Modenschau 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 eindrucklichen 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 Rauschfahrt segeln wir die restliche Strecke bis in den Hafen Rødvig. Starkwind er-

höht 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 sel-

ten 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. Und 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 Sturmgroß – 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 auszubauen. Daran schuld ist der Seegang. Trotz der Bewölkung ist das Leuchfeuer 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 Leuchfeuer 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 Fahrwinde 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 Knegeendorf und ihrem Mann Hans-Joachim sind wir auf einen Sanddorndrink 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 unserer 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 im Kloster rufe ich den Schiffsausrüster in Sassnitz an und frage, ob sie den entsprechenden Kartensatz dahaben – haben sie. Da der Außenborder der KLEINER BLAUPFEIL nochmal seine Chance kriegen soll und ein mobiler Servicetechniker dort in der Nähe ist, packt Bernd diese Gelegenheit beim Schopf und vereinbart einen Termin. Außerdem ist, 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 See-gang... naja, wir haben uns schon ziemlich daran gewöhnt. Fast die ganze Strecke segeln wir auf gleicher Höhe. Eindrücklich, die KLEINER BLAUPFEIL im Wellental, wenn nur noch Mast und Segel über dem Wasser sichtbar sind, sie wie ein U-Boot abtaucht, wieder hochschießt, auf dem Wellenberg etwas schaukelt 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 viel mehr Stimmung. Und ich kenne kein Schiff, in dessen Pflicht ich mich bei den 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 Stadt hat zweifellos ihren speziellen Charme, der von 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 ähnlich 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 schwächelnden 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 Hafenmeisterbüro, um die Hafengebühr zu bezahlen, während Bernd und ich versuchen, ein Nachtessen in einem Restaurant oder zumindest einer Imbissbude 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 Schifffahrtsstraße über sieben Seemeilen mit unsern zugegebenermaßen 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 Albuen 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 Ansteuerungstonne 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 zwei 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 unbekannteren Hafeneinfahrt, mit dem Sturmgroß 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 Fahrinne 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 UWE heißen...) Während wir das Ende dieses Schleppmanövers 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.

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-Fernererkennungsdienst“ 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 reinpassen. 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 – GROSSEN BRODE

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 schönsten Dänemarks zähle und machen uns auf die Reise nach Grossenbrode. Der Wind ist wieder einmal sehr unstedet, 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 anderen 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.

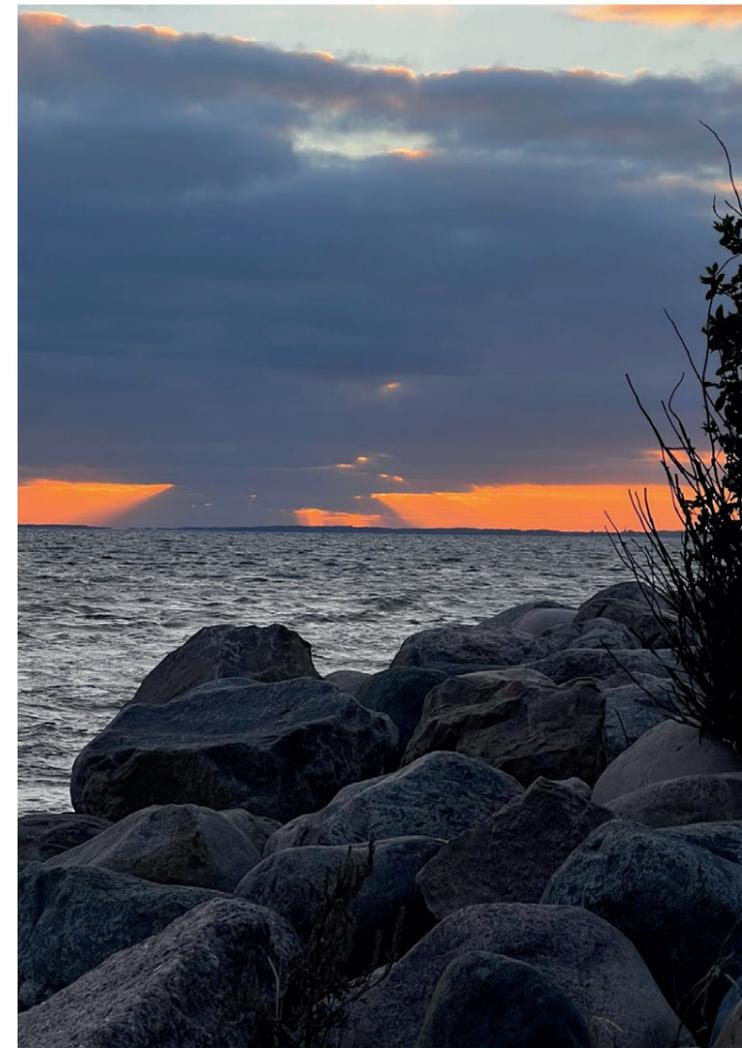
Kurz vor Grossenbrode, nach der Fehmarnsundbrücke frischt der Wind noch einmal auf und wir können bis zum Hafen unter Segeln weiterfahren. Diese Einfahrt hat es allerdings in sich: Im Dunkeln ist es recht schwierig, die Tonnen auszumachen, von den Ankerliegern ohne Ankerlicht gar nicht zu sprechen. Um 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.



Fortsetzungsgeschichte

AMANDA Sommertörn 2022 Lübeck - Berlin

von Andreas Schlüter, F GER 1168 AMANDA



Im Sommer 2021 waren wir mit der AMANDA auf Bornholm, haben die Insel umrundet und konnten anschließend Orte und Strände ausführlich kennen lernen, da Starkwind aus West, die Rücktour um 10 Tage verzögerte.

In dieser Zeit trafen wir eine Berliner Familie, die mit ihrem Folkeboot regelmäßig nach Bornholm segelt, und uns von der Etappe Berlin - Stettin vorschwärmt. Ebenso kam von ihnen der Hinweis auf das 80 Jahre Jubiläum der Folkeboote im Herbst 2022 in Berlin.

Alles zusammen genommen reifte bei uns der Entschluss, im Sommer 2022 an der Ostseeküste zu bleiben, und Berlin als Törnziel anzupeilen.

Im Juni startete ich die Überführung der Yacht über Kanäle aus dem Schaumburger Land zur Lübecker Bucht. In Bad Schwartau auf der Teerhofinsel wurde der Mast gestellt, und Mitte Juli waren wir so weit, dass es losgehen konnte.

Zusammen mit Sven, meinem bewährten Bootspartner, legten wir in Bad Schwartau ab, und erreichten

nach kurzer ruhiger Fahrt, die Lübecker Bucht. Bei gutem Wetter und passendem Wind ging es am ersten Tag bis Timmendorf auf der Insel Poel.

Letzten Winter hatte ich eine Spezialausgabe der Yacht erworben, die eine Übersicht über die schönsten Ankerplätze an der Ostseeküste enthielt. Jetzt waren wir ganz in der Nähe eines dort beschriebenen „Traumspots“ und so machten wir uns am nächsten Morgen auf zur Wohlenberger Wiek, um dort die beschriebenen Seehunde und Meeresvögel aus der Nähe zu beobachten. Wir hatten Glück, auf der Sandbank lagen tatsächlich 5 dieser seltenen Tiere. Wir segelten behutsam näher, nahmen im flachen Wasser die Segel runter und ankernten vor der Sandbank. Bis dahin lagen die neugierigen Tiere auf dem Trockenen und beobachteten uns. Als wir anschließend ins Wasser gingen, verließen sie die Sandbank und verfolgten nun schwimmend unsere Aktivitäten.

Nach einer halben Stunde, wir waren längst wieder an Bord und hatten Kaffee gekocht, kam ein Fahrgastschiff mit Tierfreunden und Naturenthusiasten, die ebenfalls die Seehunde bestaunen wollten. Jetzt waren sie fortgeschwommen und wir hatten keine Gelegenheit, den Bootspassagieren zu berichten, dass es doch tatsächlich solche Tiere auf der Sandbank gab. Unser Eindruck war, sie fühlten sich von ihrem Schiffsführer getäuscht. Aber das konnte unseren Sonntagsausflug nicht beeinträchtigen, wir hatten die Tiere ja kurz zuvor live und in Farbe gesehen.

Am nächsten Tag legten wir mit Kurs Warnemünde ab. Die Marina Hohe Düne war uns aus dem letzten Jahr vertraut, und so segelten wir dort hin, obwohl wir eigentlich diesmal in den Alten Strom einlaufen wollten. Im gut geschützten Hafen fanden wir dann auch zuverlässig einen guten Liegeplatz am Steg, ganz in der Nähe zu einem der schwimmenden Duschenhäuser.

Für die nächsten Tage war Starkwind aus West angekündigt und wir fragten uns, ob wir direkt am nächsten Morgen bis Darsser Ort weitersegeln könnten.

Nach dem Frühstück war das Kaffeepulver alle. Ich machte mich auf den Weg zum Hafenshop an der Rezeption, und hatte dort Gelegenheit, ein mittelgroßes Glas Nescafé für 17,- € zu erwerben. Als ich den Preis hörte, hatte ich plötzlich das Gefühl, wir müssen ganz dringend aus dieser noblen Marina verschwinden, und uns einen anderen günstigeren Liegeplatz suchen.

Ich informierte Sven, und wir kamen überein, unter Motor zum Alten Strom zu verlegen. Gesagt, getan, inzwischen war ordentlich Druck in der Luft, der Wellengang vor der Hafenausfahrt blieb uns noch verborgen. Das änderte sich sofort, nachdem wir die geschützte Hafeneinfahrt verlassen hatten und ohne stabilisierendes Großsegel in die Wellen eintauchten.

Eine 180°-Wende und festklammern waren eins, und schon in dem Moment wussten wir, dass wir diese Verhältnisse gern unter Segeln in Angriff nehmen wollten. Wir fuh-

ren zurück in den Hafen, legten an einem Heckpfahl an, und machten die Yacht segelklar.

Der Plan stand fest, unter Segeln raus Kurs Darsser Ort, und wenn die Verhältnisse zu hart würden, umdrehen und zurück zum Alten Strom. Nachdem wir 1,5 Stunden gesegelt waren, gut voran kamen, und meinten dass es für uns doch segelbar wäre, beschlossen wir das Tagesziel Darsser Ort anzusteuern. Was wir uns zu diesem Zeitpunkt nicht vorstellen konnten, war die Situation vor Darsser Ort. Dort trafen zwei Wellenrichtungen aufeinander und auch die Windstärke hatte um die Mittagszeit noch einmal deutlich zugelegt.

Wir waren gut gekleidet, hatten unsere Sicherheitsausrüstung „am Mann“ und hielten wacker Kurs auf die Tonne Darsser Ort West. Die Wellen hatten mittlerweile eine Höhe von 2-2,5m erreicht, und auf dem



Halbwindkurs konnte ich AMANDA mit erheblichem Kraftaufwand gerade so auf Kurs halten. Irgendwann gelang das nicht mehr, da hatten wir den Leuchtturm Darsser Ort bereits querab. Ich bat Sven, die Fock zu bergen, und zu sichern. Er ist ein drahtiger und gewandter Crewkamerad, der sich dann umgehend auf den Weg nach vorn machte.

Um ihm die Arbeit in der wogenden Kreuzsee zu erleichtern, fierte ich das Großsegel, hielt AMANDA am Wind, und so gut es ging auf ebenem Kiel. Sven kam gut voran, die Fock problemlos runter, und das Reffbändsel war auch schnell angelegt. Jetzt kniete er am Vorstag und verharrte dort, in die Wellen blickend. Ich verstand nicht, was es dort noch zu tun gab, da ich ja gern das Großsegel dichtnehmen wollte, um weiter zu segeln. Also brüllte ich gegen Wind und Wellen nach vorn, um ihn zu bewegen, ins Cockpit zurück zu kehren, was er einige Momente später dann auch tat. Auf meine etwas unwirsche Frage, was denn los gewesen sei, kam die Antwort: „Ich war so fasziniert vor den Wellen auf dem Bug sitzend auf- und abzutauchen.“

Das Bergen der Fock hatte den gewünschten Effekt, wir rundeten die Tonne Darsser Ort West und legten Kurs Tonne Darsser Ort Ost an. Schon nach kurzer Zeit kamen wir auf Raumkurs zur zweiten Tonne und konnten als nächstes die „Zielkreuz“ auf die Hafeneinfahrt beginnen. Das war nochmal ein gutes Stück Arbeit. Hart am Wind

kreuzten wir auf und der Wind schien direkt aus der Hafeneinfahrt zu blasen.

Mein Plan war es, dicht unter Land zu kommen, um im etwas ruhigeren Wasser, zur Hafeneinfahrt rüberzusteuern. Da wir Hochsommer und auch Feriensaison hatten, waren am windgeschützten Strand etliche Schwimmer, SUP Paddler und andere Meeresfreunde im Wasser. Sie alle machten sich vermutlich keine Gedanken, welchen Kraftakt wir hinter uns hatten, und auf den letzten Metern vor dem Hafen noch bestehen mussten, um unser Boot, heile in den sicheren Hafen zu bringen. Die Schwimmer zeigten uns aber aus guter Entfernung die Wassertiefe vorm Strand an. Als wir die 2m-Linie erreichten, beschloss ich spontan, das Großsegel vor der engen und versandeten Hafeneinfahrt zu bergen, und die letzten 200m mit Hilfe unseres Yamaha-Mopeds zu bewältigen.

Die Bergung des Großsegels verlief problemlos, das Moped lief bereits, und schon nach wenigen Minuten unter Motor, erreichten wir das spiegelglatte Wasser des Nothafens, vorbei an dem Seenotrettungskreuzer, dem wir an diesem Tag keinen Einsatz bescheren wollten.

Krasser Gegensatz zur aufgewühlten und windgetriebenen See draußen, jetzt tiefster Frieden am Steg, so als wäre nichts gewesen. Wir waren froh und dankbar, einmal mehr die Seetüchtigkeit der AMANDA erlebt zu haben.

Der anschließende Blick auf die Messwerte des Tages ergab 7-8bft und bestätigte unseren Eindruck, „gerade noch segelbar aber eigentlich zu viel“.

Wir beschlossen, den nächsten Tag, für den ähnliche Verhältnisse angekündigt waren, im Nothafen zu bleiben. Die Nationalpark Ranger und der Hafenteiler bestätigten unsere Entscheidung, und so gingen wir in bester Stimmung zum nahegelegenen Regenbogen Camp, um diesen tollen Segeltag gebührend ausklingen zu lassen.

Da der Wind wie angekündigt am nächsten Tag in gleicher Stärke blies, blieben wir einen weiteren Tag auf dem Darss und erkundeten die Umgebung.

Am Donnerstag hatte der Wind nachgelassen, und erlaubte die Fortsetzung unserer Tour nach Barhöft. Es war warm, die Windrichtung passte für unseren Kurs und wir näherten uns Hiddensee. Die Einfahrt nach Barhöft verlief glatt, beeindruckt haben uns mehrere Seeadler, die im Flachwasser vor Hiddensee saßen, und offensichtlich mit dem Bootsverkehr in ihrer Nähe kein Problem hatten.

Freitag ging es weiter nach Vitte. Hiddensee im Sommer hatte uns schon im letzten Jahr sehr gefallen, und wir wurden auch diesmal nicht enttäuscht. Am Freitagabend gab es ein Hafenkonzert mit einer Hans Albers Truppe, die besonders gut zum maritimen Umfeld und unserer Sommertour passte.

Als nächstes stellte sich die Frage, ob wir innen bleiben, oder außen rum, einmal mehr die Kreidefelsen bewundern sollen. Da wir selbige bereits im letzten Jahr bestaunt hatten, entschieden wir uns für die Binnenroute und segelten bei bestem Wetter und passendem Wind durch den Strelasund. Als Tagesziel hatten wir Stahlbrode ausgesucht.

Als wir nachmittags bei großer Hitze eine gut besuchte Badestelle voraus hatten, beschlossen wir spontan, dort ebenfalls ein kühlendes Bad zu nehmen.

Direkt nebenan war der Hafen Gustow, und weil wir einmal da waren, beendeten wir den Segeltag im Wasser, und verholten unser Boot gegen Abend in den Hafen.

Am Sonntag dann nahmen wir Kurs Lauterbach, das wir bei gutem Wind

und bestem Wetter, nachmittags erreichten. Jetzt waren wir dort, wo wir einige Tage verbringen wollten. Wir waren mit Segelfreunden verabredet, die von einem Schwedentörn zurückkamen, und im Greifswalder Bodden auf uns warteten.

Am nächsten Morgen kam die Standortangabe Thiessow, also machten wir uns auf den Weg, die kurze Distanz hinter uns zu bringen. Nach zwei gemeinsamen Tagen im Hafen von Thiessow, verlegten wir nach Greifswald, und fanden dort einen guten Liegeplatz auf dem Ryk. Hier endete unsere Tour vorläufig, um dringende Aufgaben in der Heimat zu erledigen.

Von hier aus sollte es dann eine Woche später weitergehen, wovon ich gern im zweiten Teil berichten werde.



Klinker Cup 2023

von Jørgen C. Heidemann, F DEN 506 SCHERZO

Auch die 2. Auflage des Klinker Cup war ein Erfolg! Uns erreichte die folgende Mail aus Dänemark, die uns einen Eindruck vermittelt, wie sympathisch Folkies sind! Und vielleicht bekommt ja der ein oder andere „Appetit“ auf die 3. Auflage? Wir sind gespannt, ob es dazu kommen wird? Aber lest selbst...

Hallo, alle Teilnehmer des zweite KLINKER CUPS in unser netter Faldsled Hafen.

Wir danken für Ihre Besuch – es war eine Freude Ihr bei uns zu sehen.

Hoffentlich sind alle ohne Schwierigkeiten von starke Winde bereits schon lange an Ihre Heimathäfen oder weitere Ziele Ihre Törns eingelaufen.

Ein ganz besonders Dank an Michael für Initiativ des Veranstaltungs und Vorbereitung an gemütliche Spielens am Meer.

Weil Michael einer so hervorragender Fotograf ist, ist es auch nur mit Demut, dass ich beifüge eine kleine Sammlung von einige meine eigene Smart-Phone Fotos, u.a. während des Segelns mit Michael In HAVFRUEN.

Auch beigefügt ist einer schriftlicher Bericht (bedauerlicherweise nur in dänisch geschrieben – so viel in Deutsch zu schreiben übersteigt mein Vermögen ohne zu viele Fehler!)

Man kann auch diese Fotos und Bericht im facebook für Faldsled sejl og motorbådsklub finden.

Sehen wir uns August 2024 ?

Viele Grüße
Jørgen C. Heidemann

Ohøj, deltagere i det andet Klinker Cup i Faldsled Havn

Tak for Jeres besøg – en glæde at se Jer hos os.

Forhåbentlig er alle forlængst nået hjem eller til videre rejsemål uden vanskeligheder med stærk vind

En helt særlig tak til Michael for dit initiativ og forberedelse af muntre lege til søs.

Da Micheal er sådan er fremragende fotograf, er det med ydmyghed, at jeg vedhæfter en lille samling af nogle af de I-phone billeder, jeg selv tog. Bl.a. som gast hos Michael i HAVFRUEN

Tillige vedhæftet en lille skriftlig beretning (desværre kun på dansk – så meget på tysk overstiger min formåen uden for mange fejl)

Disse fotos + dansk beretning er lagt op i facebook for Faldsled sejl og motorbådsklub

Ses vi august 2024 ?

Venlig hilsen
Jørgen C. Heidemann



Jørgen C. Heidemann
Skovbakken 22, Skt. Klemens
5260 Odense S
Tlf: +45 6615 0402 Mob. +45 4098 0402
Mail: jhe.hjem@webspeed.dk
jhe.laptop@gmail.com

Offene Posten

Die DFV sucht

1. Vorsitz (m/w/d)

Der Vorstand der DFV sucht zur nächsten Jahreshauptversammlung (JHV) am 25. November 2023 eine/n

1. Vorsitzende/n

Die Aufgaben dieses Ehrenamts, sind die folgenden:

- Vertretung der DFV nach innen und außen
- Steht dem Vorstand vor, lädt zu Vorstandssitzungen ein und führt diese durch
- Verantwortung übernehmen für die Umsetzung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung
- Koordination der Zusammenarbeit der Flotten mit dem Vorstand, z.B. gemeinsame Vorstandssitzungen
- Enge Zusammenarbeit mit der NFIA, Teilnahme an deren Jahrestagung und weiteren Sitzungen (per Videokonferenz)
- Ansprechpartner/in für alle Mitglieder

Die Bewerber/innen sollten Folkebootsegler/in sein, sich persönlich auf der JHV vorstellen und werden von der Versammlung gewählt. Für vertiefende Informationen steht der 1. Vorsitzende jederzeit gern zur Verfügung.

Sportwart (m/w/d)

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

Sportwarts

Zu den wesentlichen Aufgaben gehören:

- Neue Austragungsorte für die IDM sichten, entsprechende Verantwortliche kontaktieren
- Koordinationsgespräche mit Veranstalter, DFV, NFIA, DSV
- Koordination der RL-Regatten (RL-Regattakalender) Festlegung/Überprüfung der RL-Faktoren
- Absprache mit nationalen Klassenvereinigung DK/SWE
- Planung des „Bestentrainings“ (Revier, Trainerboot/-fahrer, Unterkunft, Honorar, Fahrtkosten, Übungsschwerpunkte, Besprechungsräume, Technik organisieren)
- Jahresranglistenteller gravieren lassen
- Jahresrangliste, aktuelle Rangliste und Ergebnisliste erstellen
- Mitarbeit im Vorstand
- RL-Regatta-Besuche, Kommunikation mit Regattaseglern
- Kritik und Input in die Vorstandsarbeit mitnehmen
- Kontakt zu ausländischen Folkebootseglern
- **Sich kümmern und anpacken können!**

Interessentinnen/en melden sich bitte beim 1. Vorsitzenden der DFV (vorsitzender@folkeboot.de)

Pressewart (m/w/d)

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

Pressewarts

Zu den wesentlichen Aufgaben gehören:

- Vernetzung und Unterstützung von Folkenews, Website und Social Media Kanälen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Kontakt halten zur Fachpresse

Interessentinnen/en melden sich bitte beim 1. Vorsitzenden der DFV (vorsitzender@folkeboot.de)

Folkeboot gesucht

von Lars Schleusner, (DDR 99 ARKONA)

Guten Tag,

ich bin auf der Suche nach dem Verbleib eines englischen Folkeboots, das mein Vater 1988 von Anklam nach Berlin verkauft hat.

Ist der Eigentümer zufällig Mitglied in ihrem Verein?

Das Boot wurde im Jahr 1954 auf der Werft in Barth gebaut. Die Maße sind: 7,25 m x 2,45 m x 0,90 m
Der Rumpf ist aus Mahagoni und

die Kajüte aus Eiche. Es war mit der Segelnummer DDR 99 registriert und hieß ARKONA.

Über eine Information würde ich mich sehr freuen.

Kontakt:

Lars Schleusner
Carl-von-Linné-Str. 65
17033 Neubrandenburg

Telefon: 0395/4223555

Mail: l.schleusner@freenet.de



Eine künstlerische Tradition wiederbeleben

von Oliver Lenz, F GER 464 AKARAVANA

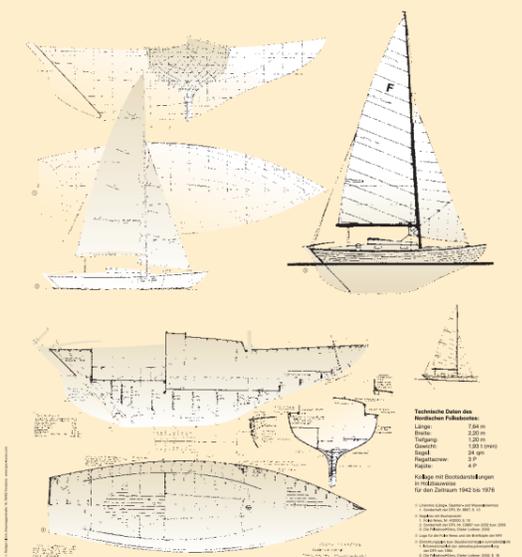
Immer noch aktuell: Unser Segelkamerad Rüdiger Ulrich (früher F G 219) von der Flotte Bodensee hat 2008-2010 unter Mitwirkung von Gerhard Kunze (F G 461) eine Collage unseres schönen Bootes erstellt. Das Poster im Format 420x560 mm enthält Risse und Pläne des nordischen Folkebootes in Holzbauweise von 1942-1976. Sie umfassen das Folkeboot in technischen Aspekten, Bootslinienriss, Bauübersichtsplan, unmaßstäblich gemäß Quellenverzeichnis. Zwei Farben stehen zur Auswahl: Schwarz, hellgelber Grund oder Schwarz, weißer Hintergrund. Jahrelang wurde den Folkeseglern das Werk über die FolkeNews angeboten und dann von Konstanz aus an die Interessierten versendet. Über die Jahre sind so 40-50 Collagen unter die Leute gekommen.

Rüdiger ist in der Zwischenzeit über 80 Jahre alt, hat sein Holzfolke, die FG 219, altershalber verkauft und nun auch dieses Projekt an mich übergeben. Er möchte gerne, dass die Collage weiterlebt und aktiv angeboten wird. Die Collagen werden im Digitaldruck auf mattem 200g-Offsetpapier erzeugt und per Papprolle zum Selbstkostenpreis an die Interessenten versendet.

Vielleicht hat ja aber auch ein Verein einmal die Idee, die Collage als Preis zu vergeben. Für Veranstaltungen bieten wir an, ein individuelles Design/Headline etc. zu integrieren. Mindestabnahmemenge dann 20 Stück. Die Stückpreise inkl. Versand kalkulieren wir dann individuell.

Anfragen bitte per Mail an:
olenz.tt@web.de

Nordisches Folkeboot



Einladung zur Jahreshauptversammlung 2023

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

am Samstag, den 25.11.2023
Beginn 14:00 Uhr

im Saal des Clubhauses des
Potsdamer Yacht Club e.V. (PYC)
Königstraße 3a, 14109 Berlin

Programm

14:00 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung

14:30 Uhr Für die Begleitpersonen

Spaziergang zur Villa Liebermann und
dort Führung durch Villa und Ausstellung

18:30 Uhr Abendessen (Roastbeef/Bratkartoffel bzw. veg. Alternative)

Zum Abendessen und zum Spaziergang
(Kosten für Essen und Spaziergang übernimmt die DFV)
wird um Anmeldung bis zum **16. November** gebeten unter:
info@folkeboot.de

Tagesordnung

- | | |
|---|---|
| <p>1 Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden</p> <p>1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit</p> <p>1.2 Annahme der Tagesordnung durch die Versammlung</p> <p>1.3 Wahl des/r Protokollführers/in</p> <p>1.4 Gedenken verstorbener Mitglieder</p> <p>1.5 Ehrung der Mitglieder mit langjährigen Mitgliedschaften</p> <p>2 Bericht des Vorstandes</p> <p>2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden
Dr. Jürgen Breitenbach</p> <p>2.2 Bericht des 2. Vorsitzenden
Heiner Fahnenstich</p> <p>2.3 Bericht des Sportwartes / entfällt</p> <p>2.4 Bericht des Technischen Obmanns
Thomas Lysewski</p> <p>2.5 Bericht des Fahrtenobmanns
Jan Hinnerk Alberti</p> <p>2.6 Bericht des Pressewarts / entfällt</p> <p>2.7 Bericht des WEB-Administrators
Felix Gäde</p> <p>2.8 Bericht des Kassenwarts
Hans-Joachim Meyer</p> <p>3 Bericht der Kassenprüfer
Gerd Michels und Nils Hansen</p> | <p>4 Entlastung des Kassenwarts
und des Vorstandes</p> <p>5 Wahlen</p> <p>5.1 Wahl des 1. Vorsitzenden</p> <p>5.2 Wahl des Kassenwarts (Bestätigung)</p> <p>5.3 Wahl des Fahrtenobmanns
(Bestätigung)</p> <p>5.4 Wahl des Sportwarts</p> <p>5.5 Wahl des Pressewarts</p> <p>5.6 Wahl des 2. Kassenprüfers (Bestätigung)</p> <p>6 Verleihung des Fahrtenpreises</p> <p>7 Satzungsänderungen</p> <p>8 Anträge von Mitgliedern</p> <p>9 Terminplanung 2024 ff</p> <p>10 Planung der JHV 2024</p> <p>11 Haushaltsbeschlussfassung</p> <p>12 Verschiedenes</p> |
|---|---|

Ende der Versammlung ca. 18:00 Uhr

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Deutsche Folkeboot Vereinigung der
Nordischen Folkeboote im Deutschen
Seglerverband

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

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

Ziele und Aufgaben DFV

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung
(Segelmagazin **folkenews**)
- Information der Medien und relevanter
Organisationen
- Erstellung von Regattaterrinkalender und
Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und
Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten
zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in techni-
scher und sportlicher Hinsicht
- Hilfestellung für Neueinsteiger
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-In-
teressenten 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

Posten ist vakant

Pressewart/Redaktion

Posten ist vakant

Internet-Obmann

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

Technischer Obmann

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

Obmann Fahrtensegeln

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

Mitgliedsbeiträge

per Bankeinzug am Anfang eines jeden
Jahres

Eigner 60 Euro

Mitsegler 30 Euro

Schüler, Studenten 10 Euro

Jugendliche 0 Euro

Konto

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

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenobleute als Ansprechpartner

Berlin

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

Bodensee

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

Eckernförde

Arne Brach
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
Möllhye 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

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

Deutsche Post 
PRESSEPOST

