

„Und immer den Kiel oben“ – Mit dem Folkeboot auf Ostseefahrt

**Neuer Preis als Würdigung
für Fahrtensegler**

**Auf dem Folkeboot unterm Vesuv
Corona, wir segeln weiter!**



Aktuelles

IDM 2020 endgültig abgesagt

Leider hat der Vorstand des TSV Schilksee die Internationale Deutsche Meisterschaft der Folkeboote endgültig abgesagt. Der Grund ist rational nachvollziehbar. Bedingt durch die Unsicherheiten aufgrund der Corona-Krise haben nur 16 deutsche Folkebootsegler für die IDM 2020 gemeldet, insgesamt lagen mit 21 Meldungen zu wenige Nennungen für eine internationale Meisterschaft vor. Unser Vorsitzender Jürgen Breitenbach gehörte zu den Mitorganisatoren der Veranstaltung - und zeigte sich deshalb bei allem Verständnis für die Gründe der geringen Beteiligung enttäuscht: „Leider entfällt jetzt die Möglichkeit, euch alle in Kiel zu begrüßen, spannende Regatten auf dem klassischen Folkeboot-Revier auszutragen und natürlich auch gesellige Stunden an Land miteinander zu verbringen.“

Mit dem Folkeboot zur Kieler Woche

Ganz ohne sportliche Großereignisse kommt dieses Jahr aber nicht aus. Und auch die Folkeboote sind mit dabei. Die Kieler Woche ist auf 5. bis 13. September verschoben worden und konzentriert sich erstmals seit Jahrzehnten fast völlig auf den Segelsport. Bis auf ein kleines Veranstaltungsgelände in Schilksee wird es keine Vergnügungsmeile in der Kieler City und an der Kieler Förde geben. Und die Folkeboote sind auch wieder dabei: Am ersten Wochenende (5. und 6. September) segeln wir das Folkeboot Welcome Race mit, das - wie die Aalregatte am Samstagvormittag vor dem alten Olympiahafen in Kiel-Düsternbrock gestartet wird. Und auch am Abschlusswochenende sind wir mit von der Partie - dann starten möglichst viele Folkeboote zu der Regatta um den Bruno-Splieth-Pokal.

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles 02
Editorial 03
Neue Mitglieder 03

Technik & Sicherheit

Über den Niet und die Niete 04
Auf der Zielgeraden! 05

Segeln in Zeiten von Corona

Auf einer Backe bis zum Ende des Sees 07
Corona, wir segeln weiter! 08

Fahrten

Neuer Preis als Würdigung für Fahrtensegler 09
Wasch mir den Pelz und mach mich nass 11
Auf dem Folkeboot unterm Vesuv 15
„Und immer den Kiel oben!“ 18

Aftersail

Neues aus der Folkeboot-Centrale 22
Danke und Tschüss! 23
Auf ein gutes Miteinander! 24

Flottentalk

Skihüttenwochenende Laterns 25

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Impressum 02
Vorstand und Ansprechpartner 27

Titelfoto: Mit dem Folkeboot sicher durch bewegte Zeiten, von Norbert Hermann

folkenews

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

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

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

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.09.2020

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,



die Corona-Pandemie hat auch für uns Folkebootsegler den Segler-Alltag in den Frühjahrsmonaten stark verändert. Standen in den letzten Jahren Planungen von Regatten oder Törns nach Dänemark im Vordergrund, so waren die vergangenen Monate geprägt von elementaren Fragen wie z.B.: wann und wie kann ich mein Boot ins Wasser bringen und in welcher Form darf ich mit meinem Boot wo segeln? Aktuell befindet sich glücklicherweise die Zahl der Corona-Infizierten in der Bundesrepublik auf einem sehr niedrigen Niveau, so dass viele Lockerungen möglich geworden sind. Es darf wieder - allerdings noch regional sehr unterschiedlich - mit dem Folkeboot gesegelt werden; erste

Regatten werden geplant und die dänischen Häfen sind wieder geöffnet. Ich wünsche uns allen sehr, dass wir in den verbleibenden Monaten der Saison noch viele schöne Stunden an Bord verbringen können.

Aus dem Vorstand gibt es zwei Neuigkeiten zu berichten:

Vincent Büsch ist es bedingt durch seine aktuelle berufliche Veränderung ab sofort nicht mehr möglich, als Pressewart der DFV tätig zu sein. Das bedaure ich sehr, denn ich habe sein großes Engagement für die Folkeboot-Gemeinschaft immer besonders geschätzt. Die folkenews wurden unter seiner Leitung zu einem attraktiven und stets informativen Mitteilungsblatt der DFV. An dieser Stelle herzlichen Dank, Vincent, für Deine kreative Mitarbeit im Vorstand der DFV.

Glücklicherweise hat sich Wolfgang Heumer bereit erklärt, die Aufgabe des Pressewartes ab sofort kommissarisch zu übernehmen. Für diese spontane Bereitschaft sind wir ihm im Vorstand sehr dankbar. Wolfgang ist bereits an der aktuellen folkenews beteiligt und

stellt somit das Erscheinen dieser Ausgabe sicher.

Weiterhin hat der Vorstand die Initiative von Jan Hinnerk Alberti aufgegriffen, noch für diese Segelsaison zwei attraktive Fahrtenpreise auszuloben. Die Ausschreibung findet Ihr in dieser Ausgabe. Auch hierfür meinen herzlichen Dank an Jan Hinnerk.

Das Fahrtensegeln steht thematisch auch im Mittelpunkt dieser Ausgabe der folkenews. Von Berlin nach Hiddensee, vom Bodensee nach Schweden und mit dem Folke durch den Golf von Neapel - in spannenden und unterhaltsamen Berichten bestätigen Anja Gemlau, Bernd Miller und Fabian Moebius: Mehr Boot braucht kein Mensch. Natürlich kommt die Technik nicht zu kurz. Vincent Regenhardt vollendet den Wiederaufbau seiner SAGA. Und endlich erfahren wir, warum es auf Folkebooten keine Nieten gibt.

Ich wünsche Euch wieder viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe, einen schönen Segel-Sommer und bleibt weiterhin gesund!

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Wir begrüßen ...

Tillmann Wagenknecht
Rolf Erben
Michael Klose
Andreas Beierle
Jan Hinrich Bräsen
Emil Hadner

F GER-1149 Lille
F GER-1144 Linea
F GER-989 RAGNARR
F GER-266 MISTY ISLE
FURAHA
F G-34

CKA / Flotte Schlei
SCB Flotte / Kiel
DHH / Flotte Hamburg

BSC / Flotte Hamburg



- die perfekte **Törnplanungssoftware**
- das **ganze** Seewetter inkl. Strömung, Böen + Wellen
- **Meteogramme** + Wetterkarten
- interaktive Weltkarte
- für PC und Mac
- **GRIB-Daten** basierend auf den weltweit besten Vorhersagemodellen

**Intuitiv.
Zuverlässig.
Genau.**



Wir. Wissen. Wetter.
WetterWelt GmbH
webshop.wetterwelt.de

Über den Niet und die Niete

von Bernd Miller KLEINER BLAUPFEIL F GER 998

Nein, ich habe weder Schiffbau noch Germanistik studiert. Aber wenn auch im Bezug zum Holz-Folkeboot regelmäßig von „Nieten“ die Rede ist (im letzten Heft 1/20 gleich in zwei Beiträgen), stellen sich mir die Nackenhaare auf.

„Nieten“ sind glücklose Lose in einer Tombola. Und in Anlehnung daran werden auch besonders unfähige Personen so genannt. Aber was hat das mit den Holz-Folkebooten zu tun?

Eine formschlüssige Verbindung von Metall- oder Holzteilen lässt sich durch einen Niet schaffen.

Es heißt „der Niet“ (männlich – schon an der Rohform des Bolzens erkennbar). Wenn man diese Metallbolzen reihenweise setzt – zum Beispiel bei den geklinkerten Planken – dann sind das „Niete“ (Mehrzahl).

Jetzt, wo die traditionelle Klinkerbauweise im Holzbootbau für die „UNESCO Liste des immateriellen Kulturerbes der Menschheit“ nominiert ist, ist das Thema ja hochaktuell. Lasst uns in diesem Zusammenhang bloß nicht von „Nieten“ schreiben – das wäre peinlich!



Rohe Niete (hier noch mit dem „Setzkopf“ ohne den gestauchten „Schießkopf“) verschiedener Größe aus dem Fundus des Großvaters – ein ehemaliger Schiffszimmermann.

Foto: Bernd Miller

Auf der Zielgeraden!

Von Vincent Regenhardt, SAGA

Die Restauration des gekenterten Folkeboots „SAGA“ hat die höchsten Berge passiert und ist auf der Zielgeraden. Seit dem letzten Artikel in der FOLKE-NEWS sind wieder einige Meilensteine erreicht worden. Der wichtigste ist sicher die „Heirat“. Am 23. Juli 2019 um 18:30 Uhr abends konnten wir schweißüberströmt verkünden, dass der Ballast nach einem langen, heißen Tag endgültig montiert war und in unserer Werft die zwei Folkeboote in einem Rumpf an der Hebebühne hingen. Ein Link zum Video dazu: <https://youtu.be/5rjKsfscnc>

Die ausgedienten Teile des „ursprünglichen“ Schiffs bekamen Ende Juli eine neue Funktion. Aus ihnen ist ein Couchtisch in Folkeboot-Form geworden, außerdem sind drei Ausstellungsstücke des geschlachteten Folkeboot erhalten geblieben, damit künftige Restaurateure einen detaillierten Einblick in die Bauweise bekommen können. Von August 2019 bis dato folgten weitere Meilensteine wie die neue Pütting-Konstruktion, bei der die Eisen bis zur Bodenwange verlängert worden sind und mit einer laminierten Eichenauflage sowie einem weiteren Knie-Paar einen stabilen „Ring“ im Schiff ergaben.

Der originale, aus Eiche gefertigte, Heckspiegel ist aufgearbeitet wieder ins Heck eingesetzt worden. Über 80 % des ursprünglichen Materials sind dabei wiederverwendet worden. Die Nut und Federverbindungen mussten ersetzt und das



Neuer Liegeplatz: Ausgediente Teile aus der Restaurierung der SAGA dienen jetzt als Couchtisch. Foto: Vincent Regenhardt

untere Stück neu gebaut werden. Eingesetzt wurde der Spiegel mit dem Komposit-Klebstoff „P-Bond“, der die Festigkeit von Epoxid-Klebeharzen mit der Elastizität von PU-Kleber verbindet und hinterher eine „Kalfater-Optik“ im Spiegel ergibt. Das Kajütschott bekam einen neuen Eingangsrahmen mit Beibehaltung der geborgenen, teils originalen, Steck-Schotten. Das Hauptschott ist aus 16 mm Mahagoni-Sperrholz und wurde vermutlich in den 80er Jahren „günstig“ eingebaut. Jetzt ist es mit den originalen und aufgearbeiteten, äußeren Eichen-Schotten verbunden. Außerdem wurde es mit einer Mahagoniplatte unter dem Fußtritt verstärkt und mit den danebenliegenden Doppelspanten verschraubt.

Die alten Esche-Spanten sind zum Großteil durch verleimte Eichenspanten ersetzt worden – an Kajüt- und Pantryschott mit dop-

pelter Breite, da diese besonders betroffen waren. Die Stellen, an denen sich durch die Spanderteile bedingt die Wrangen verschoben haben, habe ich entweder durch Doppeln verlängert oder mir dort bei leichter Abweichung mit einer Kombination aus Doppeln und Laschen geholfen. An diesen Verbindungsstellen sind die Spanten verklebt, verschraubt und beide Teile einzeln genietet. Sämtliche neue Spanten und schadhaften Niete an Spanten oder Planken haben wir, in zusammengezählt insgesamt 5 langen Tagen, neu vernietet.

Die Sperrholz-Backskisten sind mit einem Vollholzrahmen ergänzt und etwas größer geworden. Die Backskisten-Deckel sind ebenfalls aus Gebrauchthölzern neu gefertigt. Auf einer Sperrholzplatte sind nun Teakstabdeckplatten aufgeleimt, sodass die Deckel durch das Teakholz nicht nur optisch



Solide Arbeit: Die neuen Backskisten bestehen aus Vollholzrahmen und Sperrholzplatten mit aufgeleimten Teakstabdeckelementen (links). Sämtliche neuen Spanten und schadhaften Nieten wurden an insgesamt fünf langen Tagen neu vernietet (rechts). Foto: Vincent Regenhardt

dem Deck ähneln, sondern auch bei härterem Seegang der Crew festen und sicheren Tritt bieten! Eine neue Ruderbankkonstruktion aus neuem sowie gebrauchtem Holz ist gebaut und, wie auch die Kajüte, inzwischen fertig lackiert. Material und Pläne für die Elektroanlage, Gasherd und alles andere für den Innenausbau ist da oder vorbereitet.

Im Juli steht die Rumpfbeschichtung bevor. Hier wird bzw. musste es exotisch werden. Jedes Holz-Folkeboot ist ein Einzelstück, auch wenn alle einer Klasse mit Bauvorschriften angehören. Jeder Eigner kennt den Saisonstart, zu dem nach dem Kranen der Rumpf dicht quellen muss. Dadurch, dass sich besonders bei Bohle und Achternie die Form stark verändert hat, wird es nicht mehr möglich sein, mit den alten Planken einen dichten Rumpf zu erzielen. Man müsste mindestens vier Planken pro Seite von unten gezählt erneuern und zueinander passend fertigen, damit dies wieder möglich ist. Dies ist jedoch sehr schwer durchzuführen.

Deswegen habe ich mich für eine andere Lösung entschieden: zu einem dualen System. Die Planken waren von dem Voreigner mit

WEST SYSTEM Spachtel außen in der Hohlkehle der Landung verspachtelt worden. Zudem hatte er den Unterwasser-Rumpf von außen mit drei Schichten WEST SYSTEM beschichtet. Nach 25 Jahren war dies vollständig intakt. Die oberen 5 Planken bleiben „klassisch“, d.h. sie können quellen, bleiben aber durch die vorliegende Verspachtelung dicht. Von der sechsten Planke bis zur unteren werden die Planken untereinander verklebt. Innen sind die Planken bereits mit Harz beschichtet.

Der Rumpf besitzt inzwischen eine Holzfeuchte von 15%, bei der dann die Planken in eine „Atmosphäre“ eingeschlossen und unter der Wasserlinie dabei mit einem Filamentgewebe kombiniert werden. Technisch ähnelt der Unterwasserrumpf dann dem Leistenbau eines Holzkanus, allerdings angewendet an einem Klinkerrumpf. Es ist eine Umsetzung, die sicher nicht dem traditionellen Bootsbau entspricht, für die jedoch die notwendigen Voraussetzungen vor langer Zeit schon geschaffen wurden.

Die Holzfeuchte ist niedrig genug, die strukturellen Bauteile (Bodenwrangen, Spanten, Planken) können ihre statische Funktion

erfüllen. Entweder sind diese neu oder in passendem Zustand gebracht worden. Dafür kommt ein EPOXID-Beschichtungsharz zum Einsatz, welches beispielsweise auch zur Osmose-Reparatur verwendet wird und glasklar aushärtet. So ist „SAGA“ vom Grundmaterial her auch immer noch „the same old song“.

Insgesamt ist das schon ein Wagnis, das ich jedoch eingehen WILL, da es sonst KEINE Alternative für das 70 Jahre alte Schiff gibt. Selbst nach fast drei Jahren geht die Angst vom Kentern noch nicht wirklich raus. Der einzige Weg ist es, auf dem Schiff selbst wieder zu segeln! Sodass der Kopf dabei denkt und damit dieser eines endgültig begreift: Ein Folkeboot hat Schräglage, kentert aber nicht!

Der Krantermin und die später folgende offizielle „Jungfernfahrt 2.0“ zu den Unglücks-Koordinaten und Fahrensodde wird auf jeden Fall auf „SAGA“s Seite www.facebook.com/vincentregenhardt bekannt gegeben, ggf. auch auf weitere Art und Weise. Den Zeitpunkt der Fahrt kann ich CORONA-bedingt leider noch nicht festlegen, fest steht jedoch: Er wird kommen! Bleibt gesund und fit.

Auf einer Backe bis zum Ende des Sees

von Bernd Miller KLEINER BLAUPFEIL F GER 998

Auf unserer Internetseite steht unter Termine und Sternfahrt Pfingsten: „abgesagt“. Am Bodensee gelten dank unserer drei Staaten Deutschland, Österreich und der Schweiz und noch der zwei deutschen Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern sehr unterschiedliche Vorschriften bezüglich Einwassern, Segeln und Benutzung der Häfen. Diese werden wiederum von den entsprechenden Hafenbetreibern sehr unterschiedlich ausgelegt – sprich, es ist zu chaotisch und unsere traditionelle Pfingst-Sternfahrt musste von den Organisatoren abgesagt werden. Die Landesgrenzen sind noch geschlossen, ebenso das Clubhaus im angepeilten Hafen Kressbronn.

Zwei kleine Grüppchen Folkeboot-Segler wollten sich damit aber nicht ganz abfinden. Spontan haben sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten die zunächst exzellenten Windverhältnisse am Pfingstwochenende genutzt, um wenigstens kleinere Ausfahrten zu unternehmen. Das waren zum einen unsere Schweizer Crews von „Catherine“, „Marblue“ und „Solvejg“, zum anderen die Deutschen Crews von „Stjerne“, „Akaravana“ und „Kleiner Blaupfeil“. Ziel war eine internationale Zusammenkunft auf dem See ohne illegale Grenzübertritte – doch dazu später.

Wir aus dem bayerischen Nonnenhorn treffen am Pfingstamstag um die Mittagszeit die zwei Boote der Kressbronner Segler – mit dem zunächst geäußerten Ziel Meers-

burg (Hafen Haltnau). Heute bläst jedoch die seit Tagen anstehende „Bise“ (nicht Brise!) – das ist ein Schweizer Ausdruck für den meist recht böigen N-O-Wind. Für uns am nordöstlichen Ufer ist der natürlich ablandig und wir können bei um die 4 Bft. ohne Welle waschbort auf einer Backe Seemeilen fressen – was für eine Freude!

Vor Meersburg mache ich deshalb einen Funk an die Mitsegler, dass wir bei diesen idealen Bedingungen unmöglich den Wind ungenutzt verstreichen lassen können. Als Rückmeldung kommt der Vorschlag, nach Überlingen zu segeln, was ich nicht verstehen will, weil der See da ja noch gar nicht zu Ende ist. Ich schweige und fahre später an der Spitze des Rumpfgeschwindigkeits-Korso einfach an Überlingen vorbei und keiner protestiert. Um 17:00 Uhr schließlich ist der See zu Ende und alle drei Boote laufen stilecht unter Segel in den „Schilfhafen“ von Bodmann ein.

Ein Mitglied des örtlichen Segelvereins fragt, ob wir das Schild „Hafen gesperrt“ nicht gelesen haben. Ich entgegne, dass wir beim Reinsegeln auf andere Dinge geachtet haben. Eigentlich hätten wir da nicht bleiben dürfen, aber dann gab es Erbarmen mit uns Seglern, weil es draußen ja so fürchterlich bläst. Der Takelmeister des Vereins erzählte uns später, dass das Sperrschild schon seit letzter Woche weg ist – nur die Duschen sind noch geschlossen.

Damit können wir leben und gehen in Bodmann erst mal Pizza essen.

Am nächsten Tag geht es nach einem Spaziergang durch das Naturschutz-Schilfgebiet wieder unter Segel zurück durch den Überlinger See, der die Bise durch die umliegenden Berge mit Böen, Löchern und 90°-Drehern anreichert. Trotzdem kommen wir gut zu unserem Zielhafen „Haltnau“ bei Meersburg. Hier ist schon ein pfingstliches Gedränge der unter Motor einlaufenden Jachten, so dass man als Segler kurz mal „Bahn frei“ rufen muss. Folkeboote sind hier gerne gesehene Gäste (die 50. „Meersburger Pokalregatta“ musste hier leider auch ausfallen) und bekommen hier vom Hafenmeister immer Premiumpplätze zugewiesen. Da gesellt sich zufällig noch die Crew des Folkebootes „Iburinga“ aus Konstanz in unsere Reihe. Später wird direkt an den Treppen zum Liegeplatz gegrillt und von Plicht zu Plicht durch die offenen Kuchenbuden zugestrotzt – natürlich mit dem geforderten Sicherheitsabstand. Das gleiche Bild – allerdings mit frischem Kaffee und Backwaren zum Frühstück.

Die auch für heute vorausgesagte Bise lässt noch auf sich warten und wir segeln bei leichtem West in Richtung Schweizer Ufer. Erst als wir uns von den Kressbronnen Seglern verabschieden und uns auf die letzten Meilen nach Bayern machen, setzt die Bise ein und wir schießen erst mal über unseren Heimathafen hinaus – weil's grad so schön ist ...

Corona, wir segeln weiter!

von Svenja und Alexander Loerke, BENNI F G 670

Nach der ersten Lockerung - als wir für notwendige Arbeiten wieder in den Verein durften - war uns so die Möglichkeit gegeben, am Boot die notwendigen Instandhaltungsarbeiten durchzuführen.

Die zu lackierenden Teile wie Handläufe, Großbaum und Schiebeluk hatten wir schon vor Corona und der folgenden Sperre mit nach Hause genommen. So ergaben sich einige Tätigkeiten, möglichst ohne das Vereinsgelände zu betreten. Auch das Unterwasserschiff war vor der Sperre gestrichen.

Dann kam der Tag, als wir wieder ans Boot konnten. Also flugs alle notwendigen Teile eingepackt und zur Malche. Das Boot wartete auf uns so, wie wir es verlassen hatten. Neben den jetzt üblichen Tätigkeiten wie Anwesenheitsliste ausfüllen und ausreichend Abstand zu den anderen Vereinsmitgliedern halten, konnten wir nun alles wieder an den angestammten Platz installieren.



**QUALITÄT
INNOVATION
SERVICE**

RAUDASCHL NAUTIC GMBH & CO. KG.
Ried 155 • A-5360 St. Wolfgang am See
Tel: +43 6138/2333 3053 • Fax: 3053-40
sails@raudaschl.co.at
www.raudaschl.co.at



Klassenvertretung **GUNTER MAY**
Wilhelm-Hauff-Straße 13 • D-12159 Berlin
Tel: +49 30 85213 76 / +49 176 5162872 • may.gunter@web.de



*Endlich auf dem Wasser –
und dann die erste Ausfahrt
und ein leerer See.*

Fotos: Alexander Loerke

Nächster Schritt war das Abslippen unter den Verhaltensregeln des BSV. Das Problem: Unser Boot stand am hinteren Ende des Vereinsgrundstücks und gefühlt 100 andere große Yachten im Weg. Einige Eigner entschieden sich, dieses Jahr an Land zu bleiben, was hieß und noch heißt, dass diese Boote mühevoll verschoben werden müssen - und dass nur mit einer Kleinen Crew mit großem Abstand. Nachdem das erledigt war - ist unser BENNI im Wasser. Zwei Tage später stand der Mast und die neuen Segel waren eingezogen.

Nach der finalen Decksreinigung ist nun alles soweit und wir können segeln – natürlich nur in Familie. Der Tegeler See ist teils wie leergefegt, da auch andere Segler sich nur einzeln auf's Wasser trauen. Aber wir können unsere Freizeit wieder auf dem Wasser zubringen – wenn auch nicht auf Wettfahrten. Da tut sich die Überlegung auf, die Polster wieder einmal ins Boot zu packen, um etwas Gemütlichkeit zu haben oder gar eine Ausfahrt mit dem lange nicht genutzten Außenbordmotor zu machen.

Wir sehen uns auf der Piste – gesund und munter!!!

Neuer Preis als Würdigung für Fahrtensegler

von Jan Hinnerk Alberti

Das Regattasegeln mit dem Nordischen Folkeboot ist außerordentlich beliebt. Wir können uns regional, national und international auf höchstem seglerischen Niveau messen. Veranstaltungen mit hohem gesellschaftlichem Wert wie der Gold Cup und der Sessan Cup sowie zahlreiche Festivals für klassische Yachten runden das Angebot ab. Die Deutsche Folkeboot Vereinigung e. V. (DFV) fördert das Wettsegeln in verschiedener Hinsicht und die Erfolge der Regattasegler werden jährlich gewürdigt, z. B. durch die Vergabe der „Ranglisten-Teller“ auf der Mitgliederversammlung.

Die gesamte Vielfalt des Folkebootsegelns erfasst man aber erst, wenn das seit vielen Jahren gepflegte Familien- und Fahrtensegeln mit in die Betrachtung einfließt. Viele Regattasegler, selbst mehrfache Sieger des Gold Cup und Deutsche Meister sind mit ihrem Boot auch als Fahrtensegler unterwegs. Die Mehrheit der Folkebootsegler nutzt ihr Boot nach Feierabend auf dem heimischen Revier, für Wochenend-Ausflüge und auch für längere Törns. Dabei erfordert das Fahrtensegeln gute Bootsbeherrschung, ja vielleicht sogar noch mehr die alten Tugenden von Hilfsbereitschaft und guter Seemannschaft, denn hier ist oft kein Begleitboot zur Stelle, wenn doch einmal etwas schief gehen sollte...

Ein erfahrener Flensburger Folkie hat uns folgende Aussage überliefert: „Das Folkeboot wird oft unterschätzt. Wir haben kein Raumwindsegel und kein Trapez, keine Foils oder beweglichen

Ballast. Viele halten unsere Klasse für einfach und untertakelt. Wahr jedoch ist: Wenn Du ein Folkeboot alleine segeln kannst, dann kannst Du auch jedes andere Boot erfolgreich segeln! Erstens musst Du vorausschauend segeln mit einem Langkieler, der einen wesentlich größeren Wendekreis und eine wesentlich größere Trägheit hat als andere Klassen dieser Größe. Zweitens musst Du ohne Motor auskommen, denn bei Wellen ist der Außenborder keine Versicherung für das Ankommen, sondern nur eine kleine Hilfe für die ersten und die letzten Meter. Drittens musst Du Dein Boot so gut beherrschen, dass Du das Cockpit verlassen kannst, um am Mast Segelmanöver zu fahren. Das Folkeboot kann nur sicher geführt werden, wenn Du wirklich die auf das Boot wirkenden Kräfte verstehst und entsprechend für Dich zu nutzen weißt.“

In diesem Sinne ist es eigentlich verwunderlich, dass die Leistungen von Fahrtenseglern durch unsere Klassenvereinigung nicht regelmäßig ausgezeichnet werden. Dies wollen wir ändern.

Beginnend mit der ordentlichen Mitgliederversammlung am 21.11.2020 in Konstanz vergibt die DFV zwei wertvolle Wanderpreise in der Sparte Fahrtensegeln (s. Infokasten ff.)

Für das Anmeldeformular und weitere Informationen besuchen Sie bitte unsere Homepage: www.folkeboot.de

Fahrtenpreis der Deutschen Folkeboot Vereinigung e. V. (DFV)

§ 1 Preise

Ausgezeichnet werden jährlich zwei besondere Reisen mit dem Nordischen Folkeboot. Jede(r) Preisträger(in) erhält eine Gravur auf einem hochwertigen Wanderpokal. Darüber hinaus wird ein Einkaufsgutschein bei einem namhaften Bootsausstatter in Höhe von 500,00 € je ausgezeichneter Crew vergeben. Über die Höhe des Gutscheins für das Folgejahr entscheidet ggf. der Vorstand der DFV nach Haushaltslage.

§ 2 Teilnahmeberechtigung

Einer der beiden Preise wird jährlich an Mitglieder der DFV vergeben. Der andere Preis kann auch an Nichtmitglieder vergeben werden, wenn diese mit einem Nordischen Folkeboot eine erwähnenswerte Reise unternommen haben. Die DFV möchte damit unabhängig von einer Mitgliedschaft in der Klassenvereinigung besondere Leistungen für die Bootsklasse würdigen.

Eigene Bewerbungen oder Vorschläge von Mitgliedern der DFV sind jährlich bis zum 15.09. an den Fahrtenobmann/die Fahrtenobfrau einzureichen. Neben Reisen aus der abgelaufenen Saison können auch Reisen aus dem Vorjahr eingereicht werden. Ein Formblatt für die Bewerbung ist bei der DFV erhältlich, muss jedoch nicht zwingend verwendet werden.

Die Bewerbung bzw. der Vorschlag soll enthalten:

- Bootsnamen, Segelnummer und Heimathafen
- Eigner/Segel-Verein und Kontaktdaten für Rückfragen
- Namen der Crewmitglieder bzw. von Steuermann/Steuerfrau
- Ausgangspunkt und Reiseziel oder angelaufene Häfen
- Törn-Dokumentation/-Beschreibung

§ 3 Kriterien der Preisvergabe

Bei der Vergabe der Preise werden mehrere Kriterien berücksichtigt. Dabei sind die Dauer des Törns oder die gesegelte Strecke zu würdigen, diese Aspekte stehen aber nicht im Vordergrund. Vielmehr gehen in die Gesamtwertung folgende Wertungsbestandteile zu gleichen Teilen ein:

- Dokumentation und Nachvollziehbarkeit des Törns
- Sicherheitsaspekte/Seemannschaft
- Seglerische Leistung unter Berücksichtigung der Crew-Erfahrung
- Kreativität und Originalität des Törns
- Umweltgesichtspunkte/Nachhaltigkeit/Suffizienz

§ 4 Wahl der Sieger / Jury

Die Betreuung des Fahrtenpreises und der Jury sowie die Auswertung der Wahl ist Sache des Fahrtenobmanns/der Fahrtenobfrau der DFV oder eines vom Vorstand bestimmten Vertreters. Die Sieger werden durch Wahl ermittelt. Stimmberechtigt sind Mitglieder des Vorstandes sowie die Flottenobleute der DFV. Jedes Mitglied der Jury hat eine Stimme. Die eingereichten Törns werden der Jury innerhalb von 14 Tagen nach Ende der Bewerbungsfrist zur Abstimmung vorgelegt. Die Stimmabgabe erfolgt schriftlich oder per

E-Mail. Dafür sind die eingereichten Törns entsprechend der in § 3 genannten Kriterien mit Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) zu bewerten. Bei der Auswertung der Wahl werden die bis zum 15.10. des Jahres eingegangenen Stimmen berücksichtigt. Die beiden Törns mit der besten Note gewinnen. Bei gleicher Note in der Gesamtwertung entscheidet das Los über den Gewinner.

§ 5 Preisvergabe

Die Sieger werden vor der Preisübergabe benachrichtigt. Die Übergabe der Wanderpreise und der Gutscheine erfolgen auf der ordentlichen Mitgliederversammlung nach Saisonende. Preise können nur vergeben werden, wenn Eigner bzw. Eignerin des Bootes oder ein Crew-Mitglied anwesend sind. Nur in begründeten Fällen soll der Preis auch von anderen Personen stellvertretend für die Crew entgegengenommen werden können. Die beiden ausgezeichneten Törns sollen auf der Mitgliederversammlung kurz vorgestellt und die auf den weiteren, vorderen Plätzen rangierten Reisen kurz erwähnt werden.

§ 6 Gravur und Verbleib des Wanderpreises

Der Wanderpreis wird möglichst mit der fertigen Gravur an den/die Preisträger(in) übergeben. Die Sieger erhalten zusammen mit dem Wanderpreis und dem Gutschein auch die Statuten zum Wanderpreis. Sie werden darauf hingewiesen, dass die DFV die Gravur zur Verfügung stellen wird, sofern dies noch nicht erfolgt ist. Der Wanderpreis verbleibt bis zur nächsten Vergabe beim Preisträger. Er ist möglichst 4 Wochen vor der nächsten Vergabe, spätestens jedoch zur Übergabe an den/die nächste(n) Preisträger(in) zurückzugeben.



Pause mit Aussicht: In Krummin bekam die VIA MEA einen Liegeplatz in bester Lage.

Fotos: Fabian Moebius

Wasch mir den Pelz und mach mich nass

von Fabian Moebius VIA MEA F G 430

Berlin-Hiddensee-Berlin in 408 Stunden - mit einem großen Schiff mag mancher Fahrtensegler in 17 Tagen größere Strecken zurücklegen. Ob er aber in dieser Zeit so viel Beeindruckendes erlebt hätte wie Fabian Moebius und sein 22 Jahre alter Sohn an Bord der VIA MEA, ist definitiv ausgeschlossen. Im ersten Teil unserer kleinen Serie haben die beiden ihr Folkeboot zum Flußdampfer à la Marc Twain gemacht, bevor sie in Szczecin den Mast stellten und über das Stettiner Haff Swinemünde ansteuer-ten. Auch in diesem zweiten Teil der Geschichte beweist Fabian Moebius: Folkeboot - mehr Boot braucht kein Mensch!

Von Swinemünde nach Kloster

Am 5. Tag ging es um 9 Uhr auf die Ostsee und mit halbem Wind aus SW Richtung Sassnitz. Auf der Hälfte des Weges auf Höhe der Greifswalder Oi zog, wie von Windy

angekündigt, eine schwarze Gewitterwand mit Schauervorhängen über Rügen auf. Unser Kurs führte direkt darauf zu. Als das 1 sm vorausfahrende Boot schlagartig in der Regenwand verschwand, entschieden wir uns, umzukehren und segelten eine halbe Stunde zurück, um dem Gewitter Zeit zu geben abzuziehen. Zu recht, denn gewaltige Blitze entluden sich in der Ferne.

Als wir wieder Kurs auf Sassnitz nahmen, drehte der Wind von SW auf N und frischte auf 25 kn auf. Hart am Wind, und dank Welle sehr nass, segelten wir die verbleibenden 10 sm nach Sassnitz. Das Regenradar bei Windy zeigte, dass das Gewitter weiter in Richtung Bornholm gezogen war. Nach dem Einkaufen belohnten wir uns mit einem guten Abendessen beim Italiener am Hafen und feierten unsere Entscheidung, an diesem Tag nicht nach Bornholm zu segeln.

Am 6. Tag brachen wir bei Sonnenschein nach einem gemütlichen Frühstück um 12 Uhr nach Lohme auf. Der aufgrund des Kap-Effekts der Kreidefelsen und des Königstuhls drehende SW-Wind ließ uns erst nach drei Stunden unser Ziel erreichen. In dem durch eine riesige Steinmole geschützten Hafen roch es nach Kuhstall wegen der endemischen Rotalgen. Nach einigen Stunden hatten wir uns aber an den Mistgeruch gewöhnt. Vielleicht wegen der Geruchsbelastung war der unterhalb des Orts liegende, sehr schöne und großzügige Hafen fast leer. Wir genossen die Stille, das Licht und die skandinavische Atmosphäre und beschlossen einen Hafentag einzulegen, um entlang der Steilküste zu wandern.

Von der aufwändigen Sicherung des 2005 abgerutschten Steilhangs zwischen Ort und Hafen durch Drainagen und Erdanker

Rollfock- und Rollreffsysteme

für Klassiker, Tourenschiffe und Rennyachten

Sondervariante für nordisches Folkeboot

45
Jahre Qualität
BARTELS
Rollfock- & Rollreffsysteme

Variante unter Deck
C1-21x-2

ab 1.517 EUR
inkl. 19% MwSt.

Variante auf Deck
C1-11x-2

ab 997 EUR
inkl. 19% MwSt.

Decksdurchführung wasserdicht & winkelbeweglich

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

www.bartels.eu

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

Folkeboot Kollektion

erhältlich bei

sailshirt.com



Dramatischer Ort: Am Schwanenstein am Strand von Lohme auf Rügen hat sich 1955 eine Tragödie abgespielt.



Stürmische Überfahrt: Bei 15 bis 20 kn Wind gegenan auf der Fahrt nach Stralsund musste ausnahmsweise der „Jockel“ für Vortrieb sorgen.



Somewhere over the rainbow: Auf Rügen entschädigt das Naturschauspiel für das Gewitter zuvor.



Grüne Idylle: der neu ausgebaute Hafen von Kloster

war kaum noch etwas zu sehen. Demut gebot uns die mit einem Findling, der 20 m vor dem Strand in knietiefem Wasser liegt, verbundene Geschichte. Wie in vielen anderen vorpommerschen Orten hatten auch in Lohme Flüchtlinge Zuflucht gefunden, darunter viele Waisen. Dorfkindern und Waisen aus dem Kinderheim hatten im Februar 1956 auf der zugefrorenen Ostsee in der Nähe des 160 t schweren roten Granitsteins, den das Eis der Gletscher von Bornholm nach Rügen transportiert hatte, gespielt. Durch eine Wetteränderung kam Sturm von NO auf. Der starke Seegang ließ das Eis brechen. Drei der spielenden Jungen flüchteten auf den „Schwanenstein“. Trotz aller Anstrengungen gelang es weder den Einwohnern noch den auf der Insel stationierten Grenzsoldaten, die Jungen lebend vom Stein zu retten. Erst am nächsten Tag wurden sie erfroren geborgen. Wir rätselten, welche Gewalt die See an diesem Tag gehabt haben muss, und warum die Retter die 20 m vom Ufer zum Felsen nicht überwinden konnten.

Am 8. Tag legten wir um 11 Uhr bei SW 20-25 kn Richtung Kap Arkona ab. Windy hatte für den Mittag ein Nachlassen des Windes auf 15 kn vorhergesagt. Mit dem verkleinerten 11 m² großen Großsegel lief das Boot vorzüglich und war in Böen weniger luvigierig. Das verkleinerte Segel stand besser und war leichter zu trimmen als das gereifte Großsegel. Nach einer

Stunde am Wind und noch im Schutz der Küste wurde es durch die steilen Wellen, die über die Kajüte hinwegliefen, so nass und ungemütlich, dass wir nach Lohme abdrehten. Obwohl wir nur zwei Stunden gesegelt waren, fühlte es sich an wie ein Tag.

Es war auch die richtige Entscheidung. Den ganzen Tag orgelte es mit 20-25 kn, weil der Wind im Gegensatz zur Vorhersage nicht nachließ. Über das undichte Heißstropfploch hatten wir viel Wasser in der Kajüte einschließlich feuchter Polster. Wir dichteten den Verschluss neu ein, hingen unser Zeug zum Trocknen auf und belohnten uns mit Eis und Kuchen. Zum Baden an dem kilometerlangen Sandstrand war es zu windig und kühl. Abends gab es Fisch aus der Bordküche.

Am 9. Tag legten wir um 9 Uhr Richtung Hiddensee ab. Vor der Mole setzten wir Segel (verkleinertes Gross). Die erste Strecke bis Cap Arkona war bei 15 kn aus SW mit halbem Wind ein Vergnügen. Als wir dann am Kap anluvten, wurde es mit hohen, steilen und brechenden Wellen hart am Wind ein sehr ungemütlicher und nasser Ritt. Alle paar Minuten kam eine Gruppe von mehreren immer steiler werdenden Wellen in immer kürzerem Abstand, in denen das Boot viel Fahrt verlor. Wir waren sehr froh, als wir nach vier Stunden Segeln hart am Wind und Kreuzen den Schutz des Dornbuschs und

das nördliche Hiddensee-Fahrwasser erreichten. Die Seetüchtigkeit des Folkeboots wird immer gelobt, aber am Wind bei Welle ohne Sprayhood segelt es sehr nass. Der oft gehörte Spruch, dass man selbst bei 8 Bft nicht reffen muss, entspricht nicht unserer Erfahrung: unter verkleinertem Großsegel lief das Boot hervorragend. Zuletzt war es wie fast immer in diesen Momenten, in denen man nach einem anstrengenden Segeltag endlich in Hafennähe kommt und den sonst so zuverlässigen Außenborder starten will: der Motor sprang nicht an. Als er endlich nach vielem Herumspielen mit Gas und Choke loslegte, waren wir erleichtert und liefen eine Stunde später müde aber glücklich in den neu ausgebauten Hafen von Kloster ein. Immerhin war in der Kajüte diesmal alles trocken geblieben.

Hiddensee - wo Autofahren das neue Rauchen ist

In Kloster war es wie auch schon 2014 wunderschön. Der Hafen mit der Barkasse von Fischer Willi und der Pier, an der richtig große Segelschiffe lagen, war nachts im Schein des Vollmonds sehr romantisch. Wir spazierten auf den Dornbusch zum Klausner und zum Leuchtturm, wo Lutz Seilers 2014 erschienener Roman „Krusoe“ spielt. Hier genossen wir beim verbotenen Spaziergang entlang der Steilküste unterhalb des Klausners, wo sich Vegetation, Stimmung und Licht auf der kleinen Insel abwechseln. Wie schon beim ersten

Mal fühlte ich eine tiefe Entspannung und Glück und sah auf den Gesichtern der anderen Urlauber die gleiche Zufriedenheit. Beim ersten Inselbesuch vermutete ich als Ursache dieser Euphorie eine magische Mischung aus Klima, Licht und Topographie. Dieses Mal fiel mir aber auf, wie schön es war, vom Autoverkehr befreit zu sein. Es fehlte nicht nur die Hektik und Raserei des rollenden Verkehrs sondern das Auge wurde auch von geparktem Blech und Parkplatzsuchenden verschont.

Wie viele seiner Altersgenossen lehnt mein Sohn Autofahren ab. Zum ersten Mal verstand ich, was er mit „Autofahren ist das neue Rauchen“ meinte. Wie schön wäre es, wenn wir so, wie wir jetzt manchmal verwundert im Restaurant sitzen und uns fragen, wie konnte man früher beim Essen und Trinken rauchen, in 20 Jahren das gleiche vom Autofahren sagen: wie konnten wir unsere Dörfer, Städte und Landschaften so verschandeln und verpesten. Hiddensee ist märchenhaft schön und es gibt in der Dünen- und Heidelandschaft zwischen Vitte und Neuendorf so viele niedliche Ferienhäuschen, dass ich es irgendwann aufgeben habe diese Tiny houses überhaupt zu fotografieren. Eigentlich wollten wir gar nicht wieder weg aus dem schönen Hafen in Kloster. Aber das Wetter war sehr wechselhaft und lud nicht zum Baden ein.

Der Ritt zurück nach Stettin

Bei verhangenem Wolkenhimmel fuhren wir nach drei Tagen am 12. Tag trotz vorhergesagtem Wind von S also von vorn nach Stralsund. Wir motorten die ganze Strecke, ein Stück weit im Windschatten einer langsam fahrenden Tjalk, weil wir bei 15–20 kn Wind von vorn und entsprechender Welle nur noch 3 kn Fahrt machten.

Der Nieselregen verband graues Wasser mit einem wolkenverhangenen Himmel. Vor Stralsund flaute der Wind ab und wir liefen in die City Marina ein. Abends gab es die fangfrischen Schollen von Fischer Willi, die wir aus Kloster mitgebracht hatten. Da wir keine Semmelbrösel dabei hatten, „erfanden“ wir die Panade aus Knäckebrotbröseln. Ein Spaziergang bestätigte: die Altstadt von Stralsund ist wunderschön. Mein Highlight und Mustsee ist bei jedem Besuch das Rathaus aus rotem Backstein, dessen Bau 1230 begann und das von fast jeder Generation Stralsunder umgebaut und erweitert wurde. In seinem Nord-Süd-Durchgang mit der hölzernen Galerie stand diesmal ein Steinway Flügel, auf dem Passanten spielen durften. Das Spiel eines jungen Manns auf diesem Flügel fand nicht nur die Zustimmung einer Schar von Zuhörern, sondern auch die Anerkennung meines sehr musikalischen Sohns.

Am nächsten morgen (13. Tag) passierten wir um 8.20 Uhr die

1937 fertiggestellte Ziegelgrabenbrücke, bis zur Eröffnung der Strelasundbrücke 2007 die einzige Landverbindung zwischen Rügen und Vorpommern. Für mich beginnt hier jedesmal mein persönliches Strelasund „Rennen“ bei dem es darum geht, möglichst schon unter der Klappbrücke die Segel oben zu haben und als erster Segler den Greifswalder Bodden zu erreichen. Bei 12 kn aus W mit ausgebaunter Fock platt vor Laken läuft das Boot mit 6,8 kn SOG (naja mit Strom) am besten. Wir wurden bei Sonnenschein Zweite hinter einer X79 und vor den großen Yachten.

In rascher Fahrt ging es über den Greifswalder Bodden Richtung Peenemünde, wo sich überall Spuren der Messstationen für die Rakentests Wernher von Brauns erhalten haben. Wir waren bereits mehrfach im Nordhafen von Peenemünde, der ehemaligen Reparaturwerft der NVA-Grenzflottille, und in der toll ausgestatteten Riesenmarina in Kröslin gewesen. Deshalb wollten wir diesmal in Freest Station machen. Da wir die 30 sm durch den Strelasund und über den Bodden in fünf Stunden zurückgelegt hatten, war es erst kurz nach Mittag und so segelten wir weiter bis Wolgast. Die anziehende Kraft der Heimat trieb uns voran und ließ kein Ruhen zu.

Vor Wolgast mussten wir zwei Stunden auf die Öffnung der hellblauen Klappbrücke warten, die im Sommer das Nadelöhr für die

Berliner Urlauber auf dem Weg nach Usedom darstellt. Auch wir hatten hier schon kilometerlang im PKW-Stau gestanden. Aber diesmal waren wir ja mit nur 6 PS auf dem Wasser unterwegs. Die Wartezeit nutzten wir an einem dicken Pfahl neben der Brücke hängend zum Kochen von Nudeln mit „Bootssauce“ während mein klassisch-musikalischer Segelkamerad unter dem Soundcheck für ein Rockkonzert am gegenüber in Windrichtung liegenden Ufer litt.

Bei abnehmendem Wind motorten wir nach Passieren der Klappbrücke in den Naturhafen Krummin. Ursprung des niedlichen Orts auf Usedom war ein 1301 als Filiale des Zisterzienserklosters in Wollin gegründetes Frauenkloster, von dem nur noch die zur Dorfkirche umfunktionierte Klosterkirche mit ihren massiven Stützmauern erhalten ist. Die privat geführte Marina bietet tolle Sanitäreanlagen, die nur von denen der Luxusinsel Vejiö im Smalandsfahrwasser, getoppt werden. Auf Vejiö betrug 2018 die Liegegebühr für einen Tag 50€ und vier Brötchen kosteten 8€. Im Vergleich dazu war in Krummin alles preiswert und genauso gut. Nur die Mücken nervten wieder. Wir beschlossen vor der nächsten Reise ein Mückengitter zu nähen, das die gesamte Kuchenbude umschließen soll.

Den Morgen des 14. Tags im gemütlichen Krumminer Hafen verdallerten wir und fuhren nach dem Mittagessen los, was unter Motor locker für die 13 sm bis zur ebenfalls blauen Zecheriner Klappbrücke hätte reichen sollen. Bei 15 kn aus S - also von vorn - beschlossen wir aber zu segeln

und kreuzten mit 5,6 kn SOG nach Süden. Da die Zeit knapp wurde, beschlossen wir 6 sm vor der Brücke die bis zur Öffnung verbleibenden 60 min zu motoren. Mit voll aufgedrehtem Gashebel schafften wir 5,4 kn SOG und passierten gerade so die Brücke. Danach setzten wir nochmal trotz abnehmenden Winds Segel und glitten lautlos an der postapokalyptisch wirkenden Ruine, der am Ende des 2. Weltkriegs zerstörten Karniner Klappbrücke, vorbei. Die 1933 fertiggestellte Hubbrücke für die Eisenbahn verband zweispurig Berlin mit Swinemünde und nutzte das gleiche Prinzip wie das zeitgleich errichtete Schiffshebewerk Niederfinow. Dank Gegengewichten musste zum Heben der Brücke nur die Reibung der Seilzüge überwunden werden. Stellte man diese Brücke wieder her, würde sich die Bahnfahrzeit von Berlin nach Usedom von vier auf zwei Stunden verkürzen.

In der Umgebung der Brücke ist immer eine bedrückende Stimmung, als sei der zweite Weltkrieg gerade erst zu Ende gegangen; dabei ist die Sprengung der Brücke durch die sich nach Westen zurückziehende Wehrmacht nun schon 74 Jahre her. Hinter der Brücke ging es noch ein Stück über's hier sehr flache Kleine Stettiner Haff, vorbei am großen Bockkamp einer Schilfinfel. Dahinter bogen wir nach Norden ab und fuhren durch den kurzen Kanal bei Wilhelmshof in den Usedomer See in die neueröffnete, superschicke Marina der Stadt Usedom. Die Marina hat Miele Waschmaschinen und den tollsten Geschirrspülplatz, den wir je gesehen haben, der uns

Literarischer Originalschauplatz: Das Westufer unterhalb des Klausners auf Hiddensee spielt in Lutz Seilers Roman „Krusoe“ eine wichtige Rolle.



aber mangels Hafenmeister verschlossen blieb. Die Einheimischen hatten die großzügigen Außenanlagen zum lautstarken Feiern bis in die Nacht für sich entdeckt.

In der Stadt Usedom gibt es in Hafennähe einen richtigen Bäcker statt eines Backshops und nach einem gemütlichen Frühstück motorten wir am 15. Tag der Reise zurück aufs westliche Stettiner Haff. Bei 10-12 kn aus Süd segelten wir auf Backbordbug erst mit halbem Wind und dann hart am Wind in fünfeinhalb Stunden die 30 sm nach Ziegenort ohne eine Wende oder Halse. Ab und zu nieselte es. Auch in Ziegenort ist die Marina mit EU Mitteln erneuert worden und bot sehr schöne Fingerstege zum Geschirr abstellen. Der Schwell aus dem Großen Stettiner Haff war dank breiter Betonpontons weniger als früher. In einem der kleinen Läden, Sklep genannt, verproviantierten wir uns für wenig Geld bei der freundlichen und hilfsbereiten Kauffrau. Durch die großen Schiffe, die auf dem Weg nach Stettin vorbeifahren und die gelben Fischerboote fühlten wir uns wie in einem Mini-Seehafen.

Fortsetzung im nächsten Heft ...

Auf dem Folkeboot unterm Vesuv – wie ich die Bucht von Neapel eroberte

von Anja Gemlau CIRCE F GER 565

Ich hatte gerade zwei Jahre Italien gewonnen! Was nun? Als feststand, dass mein damaliger Freund, ein Offizier bei der Bundeswehr, nach Neapel versetzt werden würde und ich ihn begleiten durfte, stand für mich fest, mein Folkeboot CIRCE musste mit. Nie hätte ich es mir verziehen, diese Chance an mir vorbeigehen zu lassen. Den Traum vom Segeln auf eigenem Kiel so weit weg von zuhause, und an einem solchen Ort: Italien, Neapel, der Vesuv!

Also warf ich alles in die Waagschale und versuchte, die erste Hürde zu nehmen: meinen Vater zu überzeugen, den eigentlichen Besitzer des schönen Schiffchens. Zunächst leider ohne Erfolg. Alleine mit dem Folkeboot auf dem Hänger über den Brenner, den ganzen Italien-Stiefel runter, nee, da war Papis Begeisterung ziemlich überschaubar.

Und warum überhaupt Italien? Unsere CIRCE, Nummer GER 565, ein GFK-Boot mit Holz-Rigg, 1984 in Berlin gebaut, lag wohlbehütet am wunderschönen, aber vergleichsweise kleinen Baldeneysee in Essen. Sie hatte noch nie Salzwasser durchpflügt. Zudem wohnte ich zu dieser Zeit in Hamburg und war schon lange nicht mehr an Bord gewesen. Und warum hatte ich das Boot nicht schon drei Jah-

re vorher mit an die Elbe genommen? Das wäre doch das richtige Segelrevier gewesen. So auch die vorherrschende Meinung im Essener Segelclub. Ein Folkeboot im Mittelmeer, hatte es so etwas schon einmal gegeben?

Was auch immer sie erzählten, der Traum vom Segeln unter dem Vesuv wollte mir nicht aus dem Kopf. Hatte ich doch gehört, dass es sogar schon Atlantiküberquerungen auf dem Folke gegeben hatte. Immerhin hatte ich meinem Vater den Floh ins Ohr gesetzt. Als sich dann noch unser guter Freund Michael, auch er ein hingebungsvoller Folkeboot-Skipper, bereit erklärte, Papa beim abenteuerlichen Trailer-Track über die Alpen zu begleiten, war der Weg ans Mittelmeer frei.

Die Vorbereitung dauerte mehrere Monate. Der Trailer musste über den TÜV gebracht und verschiedene Ausrüstungsgegenstände besorgt werden. In unseren ältesten Satz Segel ließen wir eine Reffreihe einnähen. Eine alte Varianta-Fock diente als Starkwetter-Vorsegel. Hierzu hatten wir extra Kabelvorläufer anfertigen lassen, die perfekt auf den Trimm abgestimmt waren. Damit ließ es sich auch bei stärkerem Wind gut und aufrecht segeln.

Dann wurde es ernst. Im April 2012 kämpften sich zwei schon etwas ältere, aber zuversichtliche Herren mit der CIRCE im Schlepp durch ein Schneetreiben auf dem Brenner, um zwei Tage später im neapolitanischen Verkehrschaos zu landen.

Ich wartete dort bereits, um mein Folkeboot zu seinem neuen Liegeplatz zu geleiten, an einem Marinestützpunkt auf der Mini-Vulkaninsel Nisida, wo der Naples NATO Yacht Club (NNYC) zuhause war. Hier, im Windschatten der Insel, sollte die CIRCE einen neuen Heimathafen und ich einen neuen Segelclub für die nächsten zwei Jahre finden.

Ich konnte es kaum erwarten, in See zu stechen. Zum ersten Mal Salzwasser unter dem eigenen Kiel. Am nächsten Tag war es soweit. Der Autokran hob die CIRCE sanft durch die Luft, und ihr Mast war auch schnell gesetzt. Gleich raus auf einen Probeschlag, bei frischer Brise, blauem Himmel, und an der Bordwand jene wunderbar weiße Gischt, die einen Rumpf nur in Salzwasser umgibt. Ich konnte mein Glück kaum fassen.

Damit das Boot auch sicher im Hafen lag, gab es einiges vorzubereiten. An die beiden Mooringbojen mussten noch Leinen angebracht



Barfuß-Route: Auf dem Mittelmeer lässt sich mit dem Folkeboot entspannt segeln.
Fotos: Anja Gemlau



werden. Auch im Mittelmeer zu dieser Jahreszeit ein kühles Unterfangen. Das ging nur mit Neopren. Die Einheimischen hatten mir geraten, auf eine Persenning zu verzichten, da starke Winde sie auf und davon wehen könnten. Weil das Folkeboot aber nun mal keine selbstlenzende Pflicht hat, entschied ich mich trotzdem das Risiko einzugehen. Auf Google Maps war die CIRCE unter ihrer blauen Plane sofort zu erkennen.

Da mein Freund Frank nicht immer mit konnte oder wollte, war ich von Anfang an gezwungen, das unbekannte Revier einhand zu entdecken. Doch der Golf von Neapel war beträchtlich größer als alles, was ich bis dahin mit der CIRCE besegelt hatte. Mit Vorsicht und Mut schaufelte ich mir den Weg frei zum Seglerglück im Mittelmeer. Und fühlte mich dabei doch stets gut aufgehoben. Ich saß ja auf einem Folkeboot. Zu diesem kleinen, seefesten Schiff hatte ich vollstes Vertrauen. Mit jeder Tour wurde die Angst ein wenig mehr abgelöst von der Euphorie, neue Seewelten zu entdecken.

In der Regel unternahm ich Törns nach dem Prinzip der „Eye Ball Navigation“. Selbst auf der seewärts weitesten Route, rund 24 Meilen vom Küstenort Sorrent nach Ischia

gab es wegen der hohen Küstenlinien stets Landschaft. Auch war der Vesuv eine stete Landmarke.

Nicht vergessen werde ich den Tag, als ich zum ersten Mal allein die Insel Procida umrundete. Der Törn führte mich über rund zwanzig Meilen vom Heimathafen Nisida quer über die Bucht von Pozzuoli, da, wo Sofia Loren aufwuchs, weiter bis zur vorgelagerten Insel Procida, wo sich der Schiffsverkehr gefährlich verdichtete. Viele Fähren, die von Neapel zu den Inseln verkehrten, kreuzten hier mit hohem Tempo meinen Weg.

Weiter ging es auf der östlichen Seite der Insel. Hier versteckt sich hinter einem markanten Felsen ein Märchenort. Corricella lässt alle Italienträume wahr werden. Bunte Häuschen wüfeln sich den steilen Hang hinunter. Ähnlich wie Blankenese, nur viel farbenfroher. Im Hintergrund schimmert der Epomeo, Ischias höchster Berg, in tiefen Blautönen.

Auf der Westseite von Procida steuerte ich Heimatkurs Nordost.

Bei guten vier Windstärken dauerte die ganze Umrundung der Insel nur fünf Stunden. Glücklicherweise, aber auch ein bisschen erschöpft, erreichte ich Nisida.

Es gab so viel zu entdecken in der Bucht von Napoli. Chiaiolella, ein verträumter kleiner Hafenort, wo es die besten Spaghetti Vongole gibt. Sant Angelo, ein Ort wie Capri: Ziemlich schick, autofrei und teuer, aber mit seiner Architektur und mit seinem Naturstrand eben auch traumhaft schön. Feiner Sand und türkisblaues Wasser verleihen dem Maronti Beach karibisches Flair. Überhaupt all die schönen Badebuchten, wo ich mich zum Schnorcheln einfach von Bord fallen lassen konnte.

Einmal besuchte mich meine Schwester, auch sie eine begeisterte Seglerin. Den Nachmittag wollten Sonja und ich in der einzig frei zugänglichen Naturtherme direkt am Meer verbringen. Diese liegt in einer kleinen Bucht unweit von Sant Angelo. Einer meiner Lieblingsorte auf Ischia.

Die Heißwasserquelle ergießt sich mit fast 100 Grad direkt ins seichte Meer. Hier kann man stundenlang auch bei kühlen Außentemperaturen die Zeit verplempern. Im Frühjahr, wenn das Meer noch eiskalt ist, hat man diesen Ort ganz für sich allein. Nun war aber schon Juni, obendrein noch Wochenende, und so war die recht schmale Bucht vollgestopft mit Motorbooten. Kaum Platz zum ankern.

Wir suchten uns dennoch ein freies Plätzchen in der Menge, fanden jedoch nur genügend Raum auf rund zehn Meter Wassertiefe. Hielt

der Anker? Langsam pendelte sich das Boot ein. Unweit neben uns rauschte die Brandung auf die Klippen. Wir peilten minutenlang. Bewegten wir uns, oder war die Peilung stehend? Ein Tauchgang brachte Klarheit. Ganz langsam pflügte sich der Anker durch den Grund. Mehr Kette ging aber wegen der beengten Lage auch nicht. Ich hätte keine ruhige Minute gehabt, jetzt zur ersehnten heißen Therme zu schwimmen, um dann hilflos zuzusehen, wie unsere schöne CIRCE an den Felsen zerschmettert. Wir lichteten den Anker und verließen die Bucht von Sorgeto. Lieber sicher im Hafen und mit einem Wassertaxi direkt zur Therme gebracht, als diesen Stress. Hatten im ersten Jahr eher die Tagestouren meinen Segleralltag bestimmt, zog es mich im zweiten Jahr auf längere Strecken. Mein Selbstbewusstsein wuchs mit jeder Seemeile im Mittelmeer. Je mehr Wind, desto mehr Spaß hatte ich. Wenn meine italienischen „Schönwetter“-Segelkameraden vom Nato-Club lieber im Hafen blieben, machte es mir unheimlich Vergnügen, mit der CIRCE um die Inseln zu brettern.

Einmal war es dann doch mehr als genug. An einem Wochenende entschied ich mich, allein auf Ischias Südseite nach Sant Angelo zu segeln. Hier war ich schon häufig, und so erschien mir dieser Törn als nichts Besonderes mehr. Doch je weiter ich in Richtung Südküste lief, desto klarer wurde mir, dass mit dem Segelbergen nicht so einfach werden würde. Denn inzwischen wehte der Südwestwind mit satten fünf bis sechs. Die See wurde immer höher und steiler. Ich fürchtete, beim Bändigen der

Segel über Bord zu gehen.

Gut, ich hätte auch einfach in den Hafen von Sant Angelo segeln können, aber auch das war mir bei dem Wetter viel zu waghalsig. „Safety first“, dachte ich mir, holte Plan B raus und lief ab nach Chiaiolella an der Leeküste. Hier geht es eigentlich immer gemütlich zu. Doch diesmal bekam ich ein Problem. Ich wollte am Steg längsseits festmachen, auf der Leeseite, bei immer noch viel Wind. Mit Vor- und Achterleine in einer Hand hüpfte ich auf den Steg, nur um festzustellen, dass es dort weder Klampen noch Ringe zum Belegen gab.

Da stand ich nun und versuchte verzweifelt, die zwei Tonnen schwere CIRCE quer zum Wind zu halten. Kein Mensch weit und breit. Irgendwie habe ich es dann noch geschafft, jetzt im Sitzen, einen der Festmacher provisorisch um ein Stegbrett zu friemeln, ohne den anderen aus der Hand zu verlieren. Nun hatte ich zwei freie Hände und konnte mich auch um die zweite Leine kümmern. Uff! Ich hatte das Schiff schon ohne mich durch das Hafenbecken treiben sehen.

Probleme machten auch die windschwachen Monate im Hochsommer. Da der Außenborder mit seinen vier PS nur für Hafenmanöver taugte, kam ein längeres Motoren nicht in Frage. Wenn dann an einem Samstagvormittag auch noch alle Italiener zu den Inseln wollten, um in den Buchten zu ankern und dutzende Motorboote sorglos dicht an mir vorbeiflogen, war ich gefangen in einer Kreuzwelle, die den Baum unangenehm hin und her schwingen ließ.

Manches italienische Schimpfwort schallte dann über das Meer, wenn es mir zu bunt wurde.

Welch eine Verschwendung so ein Motorboot doch ist, dachte ich mir, wenn ich segelnd von Delfinen und Rochen umgeben war, die so ein PS-Protzer wohl kaum zu Gesicht bekommt, weil die Tiere sofort untertauchen, wenn so ein lautes Ungetüm auftaucht. Aber wo die Welt so herrlich ist, da ist eben auch `ne Menge los.

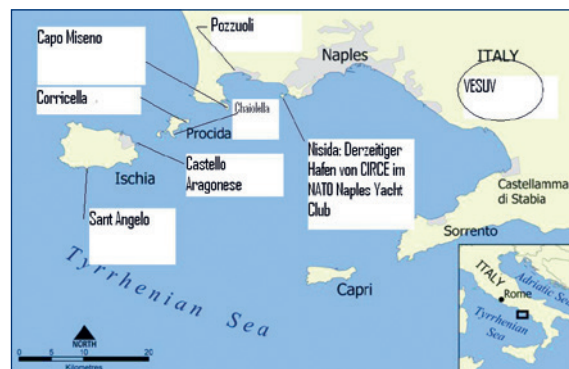
Häufig habe ich in den kampanischen Häfen erstaunte Blicke und respektvolle Kommentare geerntet. Diese Donna Tedesca, alleine auf dem kleinen Segelboot! So klein, dass die Mooringleine beim römisch-katholischen Anlegen meist viel zu dick für die Klampe war, oder, besser gesagt, das Boot zu klein für die Leine. Oft diente das dünne Hilfsstau, mit dem man die Hauptleine aus dem Wasser zog, als Festmacher. Hat auch gehalten.

Ich gehöre sicherlich nicht zu den Mutigsten und suche eher die Sicherheit. Doch das Segeln im Golf von Neapel hat mein nautisches Selbstbewusstsein enorm gesteigert. Weil ich einfach mein Herz in beide Hände genommen habe und losgefahren bin.

Und auch wenn ich im Nachhinein denke, ein bisschen mehr Sicherheit in Form von Funkgerät und Positionslichtern hätte an Bord schon sein dürfen, fühlte ich mich stets eins mit meinem Folkeboot und zweifelte nie an seiner Seetüchtigkeit.

Leider ist die Zeit viel zu schnell vergangen. Doch ich bin froh, dass ich diese Chance genutzt habe.

Nun warten neue Abenteuer auf mich und meine CIRCE.



„Und immer den Kiel oben!“ – mit dem Folkeboot auf Ostseefahrt

von Bernd Miller / KLEINER BLAUPFEIL F GER 998

Der letzte Törn liegt zwei Jahre zurück, es zieht uns mit dem F GER 998 KLEINER BLAUPFEIL vom Bodensee wieder ans Meer. Außer dem Ausgangshafen an der Werft Nils Rammin in Barth (Boddengewässer westlich von Rügen) haben wir auf Detailplanungen bewusst verzichtet. Ziel war, zu segeln und was zu erleben.

Es geht gemütlich los, der fast 25 Jahre alte T4 mit seinen 350.000 km Laufleistung schafft unter Last keine 80 mehr – aber erst am Rückweg löst sich das Rätsel.

Unser Törn geht über Hiddensee um Rügen herum durch das Stettiner Haff, von Swinemünde nach Bornholm, über die Erbseninseln an die Schwedische Südküste und über Møn und Darßer Ort zurück nach Hiddensee und in die Boddengewässer. In den fünf Wochen Segelzeit haben wir 550 sm im Kielwasser gelassen – davon nur 14 Flaute-sm und zwei Hafenmanöver mit dem 3,5 PS-Außenborder. Zeitweise waren wir als bewährtes Team mit der Crew vom WASSERMANN, eine Comfortina 32



Ordentlich Lage: Auf dem Weg nach Hiddensee herrscht perfekter Folkeboot-Wind.

Fotos: Bernd Miller

unserer Freunde Norbert und Josefine (am Bodensee mit der F GER 635), unterwegs. Nur gut, dass der nett gemeinte Reisewunsch einer mit dem Segeln nicht vertrauten Freundin „und immer den Kiel oben“ beim Folkeboot gegen die Physik ist.

Nachfolgend wieder einzelne Auszüge aus dem Logbuch:

Fr 28. Juni · Barth – Kloster

Mit Sonnenschein und leicht achterlichem Wind geht es durch die zum Teil engen Tonnenwege der Boddengewässer. Am Geller Haken setzen wir den Stecken und werden sofort auf unseren blau-weiß geringelten Fock-Ausbaumer angesprochen: „Seid ihr aus Bayern?“, ruft uns der Ornithologe mit dem Spitzgatter zu und zeigt uns einen Fischadler, der im seichten Wasser steht. Noch vor der Einmündung des Fahrwassers aus Strahlsund nach Hiddensee machen wir ein Schiff mit rotem Streifen und weißem Wuschelkopf an der Pinne aus – ein besseres Timing für das Zusammentreffen mit der WASSERMANN-Crew gibt es nicht. Dann geht es waschbord am Wind die Tonnen Richtung Norden entlang durch den Schaproder Bodden. Trickreich wird es an der Abzweigung Jasmunder Bodden, weil da die Tonnenrichtung wechselt. Den Kolk im flachen Bodden direkt vor Kloster nutzen wir, um den Quirl zu starten und die Segel zu bergen. Die Rinne in den Hafen geht genau gegenan und zu eng zum Kreuzen. Dann gibt es einen gebührenden Empfang mit Räuchermakrele, Kinoa-Salat und kühlem Bier auf dem WASSERMANN.

So 30. Juni · Kloster – Sassnitz

Nach einem ausgiebigen Wandertag auf der autofreien Trauminsel Hiddensee segeln wir aus den Boddengewässern an der Ansteuerungstonne „Hiddensee“ vorbei – huch, die ist in unserer alten Karte gar nicht drin – in die offene Ostsee. Trotz der ausgeleierten Tourensegel läuft das Folke entlang der Nordküste Rügens mit Landwind Rumpfgeschwindigkeit. Ab der Kreideküste Jasmund müssen wir aufkreuzen und dabei aufpassen, dass uns die Ausflugs-Touristen-Schiffe nicht übermannen. Je näher wir an den Hafen Sassnitz kommen, desto mehr frischt der Wind auf – ist ja logisch! Unter Vollzeug heizen wir vor dem Wind rein, bergen die Fock hinter dem Groß, machen im zweiten Hafenbecken einen Aufschießer, runter mit dem Groß auf den Reitbalken und dann vor Topp und Takel wieder Schwung holen für die Fahrt querab in die Dalbengasse – und fest. Erst mal gibt es ein Anlegebier, dann Baden im Hafenbecken und danach eine Stegdusche – hurra! Die 35° Hitze wäre ohne die sechs bis sieben Bft. Wind unerträglich und das hier oben im Norden.



Kleinod in der Ostsee: Die „Erbseninseln“ sind ein lohnendes Fahrtenziel.

Mo 1. Juli und Di 2. Juli

Wanderung im Weltkulturerbe „Jasmunder Bodden“

Oben auf der Kliffkante der Kreideküste gibt es grandiose Ausblicke auf die vorspringenden „Klinken“. Bei nach wie vor acht Bft. legen wir noch einen zweiten Wandertag, diesmal am Fuße der Kreide im Flinsein-Kies und sammeln eine Handvoll Kleinstversteinerungen wie Donnenkeile, Korallenfragmente, Kugelschwämme. Abends gibt es selbstgebratenen Schwarzen Heilbutt und Zander mit Kartoffeln und Salat.

Mi 3. Juli · Sassnitz – Krummin

Bei angesagten sechs bis sieben Bft. setzen wir lieber unser bewährtes Sturmgroß und heizen zunächst noch mit dem Wind über das Prorer Wiek. Ab dem Nordpferd geht's mit halbem Wind und dann in den Tonnenweg Richtung Peenestrom. Dichter die Schoten und schon schleift die Scheuerleiste unter Wasser – trotz kleinem Groß. Die Wartezeit vor der Brückenöffnung in Wollgast verbringen wir am Steg des örtlichen Vereins und bewundern die vielen selbstgeschweißten Ost-Träume, z.B. „Sputnik“. Man soll sich eine Viertelstunde vor der Öffnung zeigen und so zirkeln wir zickzack zwischen den unter Motor wartenden Yachten durch und gewinnen das „Rennen“ zum Krumminer Wiek. Dank dem geringen Tiefgang können wir unseren Aufschießer ganz am Schilf an die Holz-Dalben machen. Super Steganlage, tolles Essen und nette Hafenleute in der für uns unbekannten Welt.

Mo 8. Juli · Swinemünde – Nexø (Bornholm)

Um fünf Uhr Auslaufen unter Segel – die Sonne ist längst hinter den Wolken aufgegangen, also ohne Beleuchtung trotz Dämmerlicht. Nahezu ohne Schiffsverkehr geht es vorbei an dem Windmühlen-Seezeichen von Swinemünde und der langen Einfahrtsmole – ups, eine riesige neue Mole mit einem neuen

Hafen trage ich später in der Seekarte nach. Dann gehe ich erst mal für zwei Stunden in die Leekoje, weil der Tag heute sehr lang wird und wir uns ja abwechseln können. Vor lauter Schaukelei wird es dann später aber schwierig, wieder rauszukrabbeln und ich werde das flaue Gefühl in der Magengegend nicht mehr los – nein, es steigert sich trotz Therapie an der Pinne und führt unweigerlich zu meinem allerersten Opfer an Neptun vom eigenen Folkeboot aus – was soll das jetzt? Isolde kauert auf der Luv-Backskiste und harrt geduldig der Wellen und des Meeres. Kein Land mehr in Sicht. Noch können wir umdrehen – aber Bornholm ist zu verlockend! Statt den vorhergesagten acht bis zehn m/s sind es dann zehn bis 14 m/s (sieben Bft) und es baut sich über fast 100 sm offenes Meer eine üble Dünung auf, die dank dem Starkwind auch noch bricht und das Segeln zu einer nassen Angelegenheit macht. Wir fahren gezielt die Berge hoch und runter, um die größten Duschen zu verhindern. Isolde kniet in der Pflicht und pumpt fleißig, wenn es schiefgegangen ist – und dann wird auch sie vom Neptun zum Opfern genötigt. Die Tortour wird immer übler und ich rühre mich nicht von der Pinne, um nicht vollends zum Pflegefall zu werden. Dann plötzlich der lange ersehnte Moment: Land in Sicht. Es dauert aber noch mehrere Stunden, bis die Abdeckung wirksam wird und die Wellenberge schrumpfen. Die lange Moleneinfahrt von Nexø bleibt gerade noch am Wind segelbar und es gelingt ein tolles Hafenmanöver: Die Fock noch in der Rinne weg, das Sturmgroß in der Einfahrt zum inneren Becken runter und mit Restschwung an die holzbewährte Pier – geschafft! Erst mal mit Brotzeit und Bier den Magen beruhigen. Rekord-Etmaal von ca. 78 sm in 12,5 Stunden ergibt eine permanente Fahrt mit Rumpfgeschwindigkeit von ca. 6 kn. Jetzt scheint die Sonne und alles trocknet.

Fünf-Sterne-Küche: Meeresfrüchte, Kartoffeln und Bier sind die perfekte Mahlzeit.



– dann zum zweiten mal raus und - klimper – der Sicherungsring am Bolzen vom Holepunkt der Fock fliegt mitsamt der Umlenkrolle raus. Also wieder rein, alle Teile zusammensammeln, einbauen und zum dritten mal rauskreuzen. Doch da haben Wind und Welle so zugelegt, dass wir Muffe haben und doch lieber wieder umdrehen zum Wechsel auf Sturmsegel. Als wir um sechs Uhr zum 4. mal rauskreuzen ist alles ok – nur dass wir in unseren Klamotten völlig überhitzt sind.

Rechtzeitig zum Queren des Verkehrstrennungsgebietes Travemünde – Liepkaja schwächelt der Wind und die Frachter kommen wie auf einer Perlenschnur. Bei der Welle ist der Außenborder keine Option und mir wird bange. Wir machen stetig Peilungen und mogeln uns irgendwie durch beide Fahrtrichtungen durch. Bald frischt es wieder auf, die Schwedischen Küste kommt in Sicht und der Schwell lässt nach – alles richtig gemacht. Von weitem sieht man schon die Gleitschirmflieger an der der Abbruchkante auf- und absegeln. Die schmale Hafeneinfahrt ist optimal versetzt zum Reinkreuzen. Kasebergå ist ein superschöner Hafen, aber aus dem Kiosk und der Räucherei aus dem Hafenhandbuch ist eine Touri-Rummelmeile geworden. Ursächlich dafür ist die größte Wikinger-Steinsetzung „Ales Stenar“ mit 59 Hinkelsteinen direkt oben an der Klippenkante. Später genießen wir von dort oben den grandiosen Ausblick mit Sonnenuntergang und Rotwein. Den Beginn der Mondfinsternis bekommen wir noch mit, aber der Kernschatten um Mitternacht muss ohne uns auskommen. Dafür bin ich am nächsten Morgen zum Sonnenaufgang um 4:45 Uhr schon auf der Klippe bei den Hinkelsteinen und niemand steht mir im Bild.

Fr 19. Juli – Mo 22. Juli · Klintholm

Hier verbringen wir insgesamt 2 Wandertage mit Unterbrechung durch einen Segeltrip nach Harbölle mit Hafen-Fahrradausflug zu mehreren Hünengräbern. Die Kreideklippen hier sind mit 128 m höher und imposanter als auf Rügen. Wir laufen viele Kilometer durch den vom Meer rundgewaschenen Flintkies, Die Steine klirren wie Glas und wir finden zahlreiche Bruchstücke von Donnerkeilen und sogar einen kleinen Bernstein.



Di 23. Juli · Klintholm – Darßer Ort (Nothafen)

Wir kreuzen aus dem verwinkelten Hafen und können mit einem Schrick in den Schoten vollzeug bei idealen Bedingungen mit Rumpfgeschwindigkeit gen Süden segeln. Hier an der Ostsee gilt das Folke eh als schnelles Boot. Die Klippen von Møn werden schnell kleiner und verschwinden bald ganz im Dunst – wir sind wieder auf dem Meer! Am Nachmittag kommt der Darß in Sicht und wir segeln einen Bogen um die Bernsteininsel zur Ost-Tonne, bis wir in den Tonnenweg zum „Nothafen Darßer Ort“, eher ein Schilfteich, aufkreuzen können. Die Einfahrtsrinne versandet ständig, ist 2018 ausgebaggert und 2019 schon wieder nachgebessert worden. Die eigentliche Rinne ist fast 50 m breit, aber die Wanderdünen legen ständig Sandzungen in den Weg. Hier muss man als Segler auf Sicht bis an die Sandkegel ranfahren und den vorhandenen Platz gut für die Wenden ausnutzen. Welch ein Erfolgserlebnis – dann am Seenotrettungskreuzer vorbei in den Rotaugen- und Kormoran-Teich zu segeln und am Holzsteg vor dem Schilf festzumachen. Eine Motorbratze und ein Segler liegen da schon – drei Boote kommen noch. Eigentlich ist das nur ein Nothafen im Nationalpark und wir brauchen einen Grund, bis morgen früh um 9 Uhr dableiben zu dürfen – hier im Paradies: Baden am sonnigen Ostsee-Sandstrand (20° Wassertemperatur), Kochen und Essen am Steg, Begegnung mit Frischlingen auf dem Weg zum Leuchtturm am Weststrand (die Bache hat uns nicht gefressen), Sonnenuntergang an unserer Weinstele ins Meer. Die vielen Fledermäuse können allerdings nicht verhindern, dass uns die Mücken fast auffressen. Da hilft nur noch das Anti-Brumm aus Österreich.

Mi 24. Juli · Darßer Ort – Ankerplatz westlich Hiddensee

Noch ist die Sonne erträglich, aber es steht ein heißer Tag bevor. Im Hafenmeister-Container neben der SAR-Station sitzen zwei mega entspannte Nationalpark-Ranger und ihre als Hafenmeisterin fungierende Kollegin, die zum Lachen vermutlich in den Keller geht. Für das eigentlich verbotene Übernachten gibt es eine geregelte Gebühr von 9 Euro. Isolde trägt in das Anmelde-Formular als Notfallgrund fast wahrheitsgemäß „Seekrankheit“ ein und alle sind zufrieden. Das ganze ist ein Kuhhandel, um einerseits den Ansturm abzublocken, anderer-

Blick zurück: Die Crew verabschiedet sich von den Erbseninseln.

seits die regelmäßig notwendige Ausbaggerung der Rinne zum Nothafen zu rechtfertigen. Anstatt um neun Uhr vorschriftsmäßig auszulaufen (wir begründen das mit Windmangel – und unser Quirl ist in der Achterpik versteckt) gehen wir baden, auf den Leuchtturm Darßer Ort mit einem tollen Ausblick und einer sehr aufwendigen und vielseitigen Ostsee-Ausstellung. Im Leuchtturmcafe ist der Matjes mit Bratkartoffel, Schwarzbier und danach die halbgefrorene schwedische Mandeltorte besonders zu empfehlen.

Dann laufen wir natürlich standesgemäß unter Segel aus, kringeln nochmal vor der Rinne wegen Gegenverkehr und kreuzen zwischen den Sandbuhnen im dunklen Wasser raus – die hellen Stellen sind nur knietief. Am Wind geht's entlang der überfüllten Badestrände von Prerow und Zingst nach Westen. Wir können schauen, lesen und Logbuch schreiben, weil unser dritter Matrose (festgelaschte Pinne) klaglos seinen Dienst tut. Jetzt fangen wir das Rechnen an und kommen zum Schluß, dass ein Hafenmanöver bei Dunkelheit vor dem Wind aus der Tonnengasse in den engen Ziel-Hafen Barhöft kein guter Plan ist. Wr wollen lieber in Lee von Hiddensee ankern. Hinter dem Küstenabbruch mit Buhnen liegen im Schutz vom Wald südlich des Leuchtturms Gellen schon ein Dutzend Yachten vor Anker. Wir bergen die Fock, suchen eine Lücke, Aufschießer, Anker fallen lassen, zurücktreiben und Groß bergen. Vermutlich sind wir hier die einzigen, die hier im Nationalpark (Zone III) vorschriftsmäßig ihren Motor stecken lassen. Noch einmal die Leine bei zwei Meter Wassertiefe einreißen, eine Landpeilung nehmen und unser letztes Bier schmeckt im letzten Abendrot hervorragend. Der neun kg Bügelanker (mit drei kg Kette) hält bei der stabilen Ostwind-Lage wie einbetoniert. Nach einem zweiten Besuch auf Hiddensee - weil's so schön war - segeln wir noch mehrere Tage in die Boddengewässer bis Althagen im Saaler Bodden, bleiben öfters im Schlamm außerhalb des Fahrwassers stecken und kranen wieder an der Werft von Niels Rammin. Der Service ist hier super und die Preise absolut fair – als Ausgangspunkt sehr empfehlenswert!

Wir packen alles Nötige um und fahren auf die Autobahn. Dann merke ich, dass der T4 noch etwas zulegt, wenn ich mit Gewalt auf das Gaspedal trete – ziehe die kurz vor dem Urlaub neu gefundene Fußmatte unter dem Pedal hervor und bin beglückt über den Leistungszuwachs – da war also der Hund begraben! Kurz vor Berlin schlüpfen wir im Gewitterregen in unser „Amphibienwohnmobil“ (Originalkommentar eines Passanten) , bevor es am nächsten Morgen weiter Richtung Heimat geht. Nächsten Tag wird eingekrant. Und dann kommt auch bald wieder der TÜV und untersucht das Boot, ob es auch seetüchtig ist (kein Witz!) – da könnte das Folke viel erzählen ...

Neues von der Folkeboot-Centrale

von M. Klemmt / Lilli F GER 1122 / www.lilli-berlin.de

► Fundstücke

Vor ein paar Wochen ist mir die Tasche mit den Regattaunterlagen der IDM 2019 in die Hände gefallen und beim Ausräumen fällt mir ein Schlüsselanhänger in Rettungsringform in die Hand, der Aufdruck darauf: Corona. Der kommt uns nicht an Bord. Die Rolle Takelgarn und die eingeschweißte Revierkarte vom Wannsee dürfen bleiben.

► Alte Folkeboote, neue Liebhaber

Von der Schlei ist ein wunderschönes blaues Fahrten Folkeboot mit Teak Deck nach Berlin gekommen und startet nun seine Touren vom Stößensee aus.

Vom Wannsee ist ein Folkeboot an die Scharfe Lanke umgezogen und wird seither von der neuen Eigner Familie fleißig gesegelt. Schön zu sehen, dass die von den bisherigen Eignern liebevoll gepflegten und gern gesegelten Schiffe in gute Hände gekommen sind und auf dem Wasser unterwegs sind.

Bei beiden „Umsiedlungen“ hat Andreas Haubold tatkräftig geholfen. www.folkeboot-Centrale.de



► Der erste Rumpf ist „geschlüpft“

Wie bereits berichtet, haben wir mit den Firmen BuK und Bootsbau Rügen zwei sehr kompetente Partner für die Produktion des Folkebootes gewonnen.

Die von BuK eingebrachten Verbesserungen in der Fertigung der Ruderblätter wurden bereits mehrfach erfolgreich umgesetzt. Gemeinsam haben wir in die erneute Überarbeitung der GFK-Formen für Rumpf- und Deck investiert. Dabei haben wir die Fensterpartie im Aufbau leicht verändert und das nicht mehr zeitgemäße Winschen Podest im Cockpit-Süll entfernt.

An einem Freitag den 13. ist dann der erste Rumpf bei BuK „geschlüpft“ und kurz darauf nach Rügen zum weiteren Ausbau transportiert worden. Dort hat es ein Teak Stab Deck und einen Mahagoni Aufbau bekommen. Nach dem Finish durch die Folkeboot-Centrale und der Vermessung geht es an seinen Berliner Eigner. Wir werden in der nächsten Folkenews von der Taufe und den ersten Schlägen auf dem Wannsee berichten.

Das erste Vollkunststoff-Folkeboot steht auch schon zur Fertigstellung bei Bootsbau Rügen. Das nächste Folkeboot ist schon in der Form. Der Verkauf von Kunststoff-Ruderblättern und Alu-Masten, von Folkeboot-Trailern und Planen sowie das (Klein-)Ersatzteilgeschäft läuft; Beratung und Service bei uns am Steg. Daneben transportieren wir Folkeboote nach und von Berlin.

Es geht voran, wenn auch durch Corona leider nicht so zügig, wie beabsichtigt. Gut Ding will Weile haben und in so einem kleinen Boot steckt unglaublich viel Arbeit. Nach dem laminieren des ersten Rumpfes fragte man uns bei BuK, woraus ein Folkeboot Rumpf bestehen würde? Wir wussten nicht, worauf die Frage hinauslief: „Zig Stunden Arbeit und 200 Meter Sicken.“

Und weiter, deutlich mehr als 1.000 Stunden braucht es, bis ein wunderschöner Komposit-Bau seinem stolzen Eigner übergeben werden kann.

Folkeboot-Bau ist Handwerk – Bootsbauhandwerk!

Danke und Tschüss!

von Vincent Büsch / CARA F GER 819



Liebe Folkies,

nach etwas mehr als fünf Jahren ist es Zeit für mich, das Amt des Pressewarts der Deutschen Folkeboot Vereinigung abzugeben und neue Wege zu gehen. Aus beruflichen Gründen bin ich von diesem Amt zurückgetreten, Wolfgang hat jetzt das Amt übernommen. Auch wenn es mich den ein oder anderen Nachmittag gekostet hat, den ich auch in der Bootshalle oder an Bord hätte verbringen können, so war es für mich immer wieder eine

Freude und eine schöne Art, sich mit dem Folkeboot-Segeln auseinanderzusetzen, in dem ich Eure Artikel gelesen habe. Dabei konnte ich sehen, wie vielfältig die Szene ist und habe natürlich auch viel gelernt und bin zu der Einsicht gekommen: Mehr Boot braucht kein Mensch.

Ich bedanke mich bei dem Vorstand für die anregende Zusammenarbeit und speziell bei Norbert für den Butterkuchen. Wir hatten tolle Diskussionen und haben gerne auch gelacht über die Höhen und Tiefen der Folkeboot-Gemeinschaft. Ich kann nur jedem, der dieses Boot gerne segelt, raten, sich auch in der Vereinigung zu engagieren, denn nur so wird der Zusammenhalt organisiert.

Ein ganz großes Dankeschön geht auch an die vielen Autoren, die mich immer wieder mit Artikeln beliefert haben, sodass jede folkenews rechtzeitig zur Druck-

erei gehen konnte. Im Laufe der Jahre habe ich eine Veränderung des Layouts umgesetzt, um das Erscheinungsbild moderner wirken zu lassen. Hierfür und für die jahrelange gute und professionelle Zusammenarbeit, geht ein großes Dankschön an die Druckerei Mussack Unternehmung GmbH, insbesondere an Herrn Thomas Uerschels, für so manchen Rat und die gelungene Umsetzung der Grafik.

Wir sehen uns am oder auf dem Wasser, bleibt gesund

Viele Grüße Vincent

Grafiker / Mediengestalter (m/w/d) gesucht



Für die Gestaltung der Folkenews sucht die DFV einen ehrenamtlichen Grafiker.

Wenn du InDesign beherrschst und Lust hast, die FolkeNews nach der Vorlage zu gestalten, die Texte und Bilder zu bearbeiten und Überschriften zu setzen, melde Dich beim Pressewart unter presse@folkeboot.de



Auf gutes Miteinander!

von W. Heumer / Trudchen F G 412

Moin und Hallo zusammen!

Es gibt Dinge, die macht man einfach. Folkeboot-Fahren beispielsweise. Vor wie vielen Jahren auch immer habe ich auf den Folkebooten der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg das Segeln gelernt. Seit mittlerweile 25 Jahren bin ich in den Sommermonaten mit meinem „TRUDCHEN“ F GER 412 in den Sommermonaten unterwegs – anfangs auf der Nordsee und nun seit bald 20 Jahren von Kiel aus auf der Ostsee.

Zugegebenermaßen gehöre ich der Folkeboot-Vereinigung erst seit ein paar Jahren an. Dass ich nun auf einmal aktiver werde und von Vincent die Redaktion der folkenews übernommen habe, war eher Zufall - und ist letztlich die Verbindung von Arbeit und Hobby. Ich bin freiberuflicher Journalist mit den Schwerpunkten Wirtschaft, Schifffahrt/Schiffbau, Luft- und Raumfahrt und berate Unternehmen in PR-Fragen. Magazine zu gestalten, ist mein Alltag – warum also nicht auch das Magazin der Folkeboot-Szene?

Nun hoffe ich, dass das Ergebnis - die neue Ausgabe der folkenews - Euch und Ihnen gute Unterhaltung und viele Informationen bereitet. Es ist kein Werk, das im stillen Kämmerlein entsteht, sondern lebt von den Beiträgen aus den Flotten und von Bord der vielen Folkeboote auf der Welt. Umso mehr freue

ich mich über den Austausch, jeden Gedanken und jeden Beitrag von allen in der Folkeboot-Vereinigung.

Ich freue mich, möglichst viele Mitglieder kennenzulernen – spätestens im November, wenn ich bei der Jahreshauptversammlung dafür kandidiere, dass aus dem kommissarischen Amt eine offizielle Funktion als Pressewart wird.

Bis dahin wünsche ich allen auch unter den immer noch erschwerten Bedingungen eine schöne Segelsaison.

Ahoi und
herzliche Grüße
Wolfgang Heumer



Skihüttenwochenende Laterns

von Sabine Voss, Flotte Bodensee



Gab es einmal eine Zeit vor CoVid19? Lange scheint es her zu sein, doch unser Skimeeting in Laterns am 6. – 8. März war noch eine Zeit ohne Verbote, Gebote und sich täglich ändernden Statistiken. Wir haben es noch ganz knapp vorher erwischt für ein unbeschwertes Skiwochenende - wenn auch die Vorboten schon deutlich zu spüren waren. Trixi bekam in den Tagen vorher eine Menge fragender Anrufe. Und es gab die eindeutige Ansage aus dem Hause Eble, dass nur die kommen sollten, die weder erkältet seien noch die Faschingsferien in Italien verbracht hätten (und gut war es, denn keiner hat sich angesteckt).

Zum Glück hielten sich die Absagen in Grenzen, so dass die üblichen Berge von bestem Frühstück, leckerstem Abendessen und reichlich Kuchen, Knabbereien, Wein und Bier fast vollständig verteilt werden konnten. Das Timing war auch aus anderen Gründen perfekt: nach dem lausigen Winter ohne nennenswerten Schneefall fing es in der Nacht von Freitag auf Samstag an zu schneien. Samstagmorgen mussten dann erst mal diverse Autos von den Schneemassen befreit und auf sicheren Grund umgeparkt werden.

Dann konnten wir ein perfektes weißes Winterwochenende mit Ski und Rodel gut genießen. Für

einige von uns war es das einzige richtige Winterwochenende dieses Winters.

Am Sonntag zeigte sich sogar die Sonne und sorgte mit dem tiefblauen Himmel für das richtige Winterfeeling. Schön war's mal wieder und unser Dank geht an die Organisatoren und Köche, die selbst unter diesen erschwerten Bedingungen ein fantastisches Wochenende für uns alle ermöglicht haben. Einen herzlichen Dank und hoffentlich auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr!



Aufnahmeantrag in die Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Vorname		Geburtsdatum	
Name		Telefon	
Straße		E-Mail-Adresse	
PLZ	Ort	Club/DSV Nr.	
Bank		Flotte	
IBAN			
BIC			
Wodurch sind Sie auf das Folkeboot aufmerksam geworden? ☐ Eigner ☐ Mitsegler ☐ Fest bei F _____ ☐ Eignergemeinschaft ☐ Juristische Person ☐ _____			
Segelnummer F _____		Bootsname _____	
Baujahr _____		Rumpf ☐ Holz ☐ GFK	
Bauwerft _____		Ort - Datum _____	
Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift des gesetzlichen Vertreters) _____			

Ich bin einverstanden, dass die angegebenen Daten im vereinseigenen Register erfasst und den anderen Mitgliedern zugänglich gemacht werden. Ferner gebe ich die Einwilligung, dass die Daten und Bilder von mir auf allen medialen Plattformen der DFV (z.B. Homepage, Folkenews, soziale Medien u.a.) veröffentlicht werden dürfen. Die Datenschutzerklärung auf der Homepage folkeboot.de/impressum habe ich zur Kenntnis genommen. Dieser Aufnahmeantrag ist gleichzeitig eine Ermächtigung zum Einzug des Beitrages mittels Lastschrift.

Bitte im Umschlag an den Kassenwart einsenden



Folke-Abendstimmung
Foto: Wolfgang Heumer

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Verein

Deutsche Folkeboot Vereinigung der
Nordischen Folkeboote im Deutschen
Seglerverband

Die Deutsche Folkeboot Vereinigung ist
der Zusammenschluss von Folkebootseg-
lern aus der gesamten Bundesrepublik.

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

Ziele und Aufgaben DFV

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung (4 x jährlich das Segelmagazin **folke**news)
- Information der Medien und relevanter Organisationen
- Erstellung von Regattaterminkalender und Mitgliederverzeichnis mit Adressen
- Erarbeitung technischer Hilfen und
- Überwachung der Klassenvorschriften
- Aufnahme und Vertiefung von Kontakten zu ausländischen Folkebootvereinigungen
- Weiterentwicklung der Klasse in 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: (0151) 14 01 49 11
juergen.breitenbach@gmx.de

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

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

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

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

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

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

Fahrtenobfrau
Posten ist vakant

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

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

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner

Berlin
Gabriele Nawrot
Wangenheimerstr. 14, 14193 Berlin
Telefon: (0172) 300 31 70
obfrau@folkeboot-berlin.de
www.folkeboot-berlin.de

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

Eckernförde
Posten ist vakant
www.folkeboot-eckernfoerde.de

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

Flensburg
Jan Hinnerk Alberti
Twedter Strandweg 5 d, 24944 Flensburg
Telefon: (0170) 286 54 96
alberti@ujh-online.de

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

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

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

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

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

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

Obmann des Folkebootes Junior
Posten ist vakant
www.kdyjunior.de

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

Deutsche Post 
PRESSEPOST



*Das Folkeboot als
„fliegender Holländer“ –
Spiegelbild auf der Winsch
Foto: Bernd Miller*