

21. November: Jahreshauptversammlung erstmalig als Video-Konferenz

Endlich: SAGA segelt wieder

Gewichtig: Der Einfluss der Zuladung

**Herzlich: Spannende Regatten
bei den dänischen Nachbarn**



Suche nach Gästen aus fernen Ländern!

Nicht nur in den Seekästen, am Ankergeschirr und im Ballastwasser von Frachtern und Passagierschiffen schaffen es Tiere und Pflanzen aus weit entfernten Regionen in europäische Gewässer. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat jetzt die Untersuchungen von unerwünschtem Bewuchs an Schiffsrümpfen auf Sportboote ausgedehnt. Um die potentielle Verbreitung der Arten zwischen Nord- und Ostsee zu untersuchen, untersucht das BSH in der diesjährigen Abslippsaison auf Segel- und Motorfahrzeuge auch in ausgewählten Ostsee-Häfen.

Das Projekt ist mit ersten Probenahmen in der Ostsee in dem Revier zwischen Borgwedel und Kröslin sowie in der Elbe in den Marinas in Wedel und Lauenburg gestartet. Vereinzelt Probenahmen in der Kieler Förde zeigten, dass der Bewuchs in den verschiedenen Revieren sehr unterschiedlich ist.

Die Vergleichsmessungen werden benötigt, um die Verbreitung von nicht-einheimischen Arten zwischen der Nord- und Ostsee besser zu verstehen. Denn auch für Sportbootfahrer mit Liegeplatz in der Nordsee ist die Ostsee ein beliebtes Revier. Alleine über den Nord-Ostsee-Kanal wechseln jährlich rund 12.000 Sportboote im Sommer ihr Revier.

„Obwohl es sowohl von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO als auch von der EU-Kommission Leitlinien für Sportbootfahrer zum Management von Biofouling gibt, sind diese wenig bekannt“ erklärt Dr. Karin Kammann-Klipstein, Präsidentin des BSH, anlässlich der Probenahmen. „Wir möchten mit solchen Initiativen den Informationsfluss zwischen den Behörden und den Wassersportlerinnen und -sportlern intensivieren, um die Sensibilisierung für die Bedeutung einer gesunden Meeresumwelt zu fördern.“ Im Rahmen des EU-Forschungsprojektes COMPLETE werden Maßnahmen gegen die Einschleppung und Verbreitung von gefährlichen aquatischen Organismen und Krankheitserregern durch die Schifffahrt insgesamt sowie eine gemeinsame Strategie für den Ostseeraum für den Umgang mit dem Thema entwickelt. Das BSH baut unter anderem eine Datenbank mit Informationen zur Reinigung von Schiffen und Booten im Ostseeraum auf, die sowohl die Berufsschifffahrt als auch den Sportbootsektor umfasst. Sie stellt die vorhandenen Vorschriften in Ostseehäfen zusammen und gibt eine Übersicht über verfügbare Reinigungsprozeduren und -anbieter in Ostseehäfen.

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik & Sicherheit

Pinnenausleger – selbst gemacht!	04
Nach Tausenden von Stunden an Arbeit – SAGA segelt wieder!	05
Der Einfluss von Zulassung	07

Sport

Regattatraining und Eck-Days (auf der Elbe)	08
Regatta-Auftakt kurz vor Saisonschluss	09
Frischluff zum Saisonstart – aber ohne Boot!	10
Das Dänen-Race	11
Kertemünde 2020 – wo das dänische Folkeboot-Herz schlägt!	13
Welcome to the Show	14

Aftersail

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2020	15
---	----

Fahrten

Rund Rügen 2019 – Kap auf eigenem Kiel	16
Das kleine Schiff fordert Geist und Körper	19

Flottentalk

Bei Kaiserwetter Corona getrotzt	22
Mit Kutter-Erfahrung ins Folkeboot	24
„Ohne Neubauten stirbt eine Klasse“	25
Eine spannende Fahrt mit Rückkehr zum Tatort	26

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Impressum	02
Vorstand und Ansprechpartner	27

Titelbild: Der beste Platz ist vorne auf dem Bug – vor allem auf dem Folkeboot. Da sag noch einmal jemand, dass Folkeboote nichts für junge Menschen sind. Foto: Jan van Schwaik

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

Nächster Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15.11.2020

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,



unser diesjähriger Segelsommer 2020 war ein besonderer Sommer, weitestgehend durch die Corona-Pandemie und vorgegebenen AHA-Regeln geprägt. Eine solche Segelsaison, bestimmt von vielen Unsicherheiten, durch wechselnde Rahmenbedingungen, habe ich in meiner langen Zeit als aktiver Segler noch nicht erlebt.

Bis Ende August sind fast alle Regattaaktivitäten ausgefallen, vom Training in Eckernförde über den Goldpokal in Eckernförde bis zur IDM in Kiel-Schilksee. Erste Regatten waren erst im September wieder in Essen und Berlin möglich. Meine erste und bezeichnenderweise letzte Regatta war der Bruno-Splieth-Pokal am 26./27. September. Ich hoffe auf eine wieder normale Regattasaison im nächsten Jahr, mit hoffentlich vielen Teilnehmern.

Musste auch das Folkeboottreffen in Arnis noch im Mai abgesagt

werden, normalisierte sich die Saison für die Fahrtensegler ab Juni. Die Sternfahrt nach Schleimünde konnte durchgeführt werden, die dänischen und schwedischen Häfen durften wieder angelaufen werden, so dass auch weitere Törns wieder möglich wurden. Bei beständig schönem Wetter Anfang August konnten wir viele schöne Stunden auf unseren Folkebooten verbringen und so die Pandemie für einige Augenblicke vergessen. Wieder einmal haben unsere scheinbar kleinen Boote bewiesen, wie großartig sie sind. Das spiegelt sich auch in dieser Ausgabe der folkenews in den Berichten und Bildern aus den Flotten zwischen Flensburg und Bodensee wieder. Corona zum Trotz haben wir fast wieder eine normale Ausgabe mit immerhin zwei Regatta-Berichten und interessanten technischen Themen.

Darüber hinaus sind von den umfangreichen Törns dieses Sommers viele interessante Fahrtenberichte verfasst worden, die uns als Bewerbung zu unserem neu gestifteten Fahrtenpreis zugesandt wurden. Sie werden unsere kommenden folkenews bereichern.

Neben den letzten Regatten in Essen und Berlin steht unsere Jahreshauptversammlung 2020 als letztes großes Event in diesem Jahr auf dem Programm, doch auch hier ist die Planung von dem

weiteren Verlauf der Corona-Pandemie beeinflusst. Bei weiterhin steigenden Infektionszahlen gibt es leider keine Sicherheit, dass wir Ende November mit ca. 40 Teilnehmern in einem geschlossenen Raum tagen dürfen. Daher mussten wir unseren ursprünglichen Plan, in den schönen Räumen des Konstanzer Yacht Clubs in Konstanz am Bodensee zu tagen, aufgeben. Unsere diesjährige JHV wird deshalb, als Novum in der Geschichte der DFV, als Videokonferenz stattfinden. In der Einladung, die in dieser Ausgabe veröffentlicht ist, findet Ihr die Mailadresse, unter der Ihr Euch anmelden könnt. Nach erfolgter Anmeldung bekommt ihr dann per Mail den Link zur Videokonferenz und könnt dann virtuell an der Versammlung teilnehmen und auch abstimmen. Ich wünsche mir, dass viele von Euch an der Videokonferenz teilnehmen und freue mich auf einen angeregten Meinungsaustausch, auch in dieser neuen Form der Kommunikation.

Ich wünsche Euch wieder viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe der folkenews, und bis zur JHV 2020. Bleibt weiterhin gesund!

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Wir begrüßen ...

Kay Spranger
Arne Pflingst
Christoph Benz

Eigner F GER-996 Anakena
Eigner F G-22 Dompfaff
Eigner F GER-155 Bahari



- 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

Pinnenausleger – selbst gemacht!

von Klaus Pollähn, F GER 864 „FUN“

Vor mehr als 30 Jahren kam Marcus Böhlich (SVAOe, Hamburg) auf die nette Idee, die Pinne des Folkebootes von Gesche Brügge mit einem Tennisschläger handlicher zu machen. Der Gedanke mit dem ovalen Griff war geboren; den Gedanken fand ich einleuchtend, jedoch das Ergebnis war mir etwas zu grobschlächtig. Mein Bruder hatte die Idee noch im Hinterkopf, als er im Racketcenter einen abgebrochenen Squashschläger aufsamelte. Wäre der nicht ideal – weil deutlich leichter und griffiger? Der Rahmen eines Squash-Schlägers sowie auch der Griff sind normalerweise ebenfalls aus Holz – und der lässt sich für das Einpassen in den Dreh-Beschlag auf der Pinne gut zurechtsägen. Dieses Oval, letztlich mit Griffband sorgfältig umwickelt, liegt sehr gut in der Hand. Die nächste Schlägergeneration verzichtete noch nicht auf verleimtes Holz für den Rahmenkopf, wurde aber stabiler und leichter in der Konstruktion. Darum könnte eventuell ein stabiler Badminton- oder Federball-

Schläger als Ausgangspunkt heute ebenfalls in Frage kommen.

Das Einpassen des breiteren Holz-Griffs in den schmaleren Warbel-Beschlag auf der Pinne ist der einzige, kniffligere Teil. Wem das in Schichten verleimte Holz dort auf Dauer zu schwach erscheint, dem rate ich zu einer seitlichen Verstärkung aus Alu-Blech. Das hat sich bewährt. Ich denke, das Foto unten erklärt die Sache. Wer noch mehr Zeit hat, als einen abgelegten Schläger umzurüsten, für den habe ich noch eine andere Idee: Die beste Bastelanleitung für einen sehr individuellen Pinnenausleger – ganz aus Holz gefertigt – mit hervorragenden Zeichnungen und Erklärungen stammt von dem Designer und Konstrukteur Bruce Bingham, veröffentlicht in der amerikanischen Segelzeitschrift „SAIL“ im Dezember 1980. Wer sowas braucht und von der Idee angetan ist, dem fertige ich eine Kopie der Zeitschriftenseite.

Der Kontakt: Tel. (040) 880 69 69



*Sportliche Zukunft auf dem Wasser: Mit relativ einfachen Mitteln und etwas Geschick lässt sich ein Squash-Schläger zum Pinnenausleger umbauen.
Foto: Klaus Pollähn*

Nach Tausenden von Stunden an Arbeit – SAGA segelt wieder!

von Vincent Regenhardt, F G 153

Am 19. August 2020 um etwa 18:30 Uhr war es soweit. Das Horn ertönte zum zweiten Stapellauf eines Folkeboots. Mit einem alten Massey Ferguson 65 bespannt, rollten zwei Folkeboote in einem Rumpf aus dem Zelt an der Flensburger Förde. Unter sonnigem und blauen Himmel stand ein wieder-aufgebautes Schiff, welches auf einem Spenderballast wieder auf den von der dänischen Marine (Søværnet) vergebenen Namen „SAGA“ hört. Der Sektkorken bleibt selbstverständlich an Bord!

Am Heck unter dem Namensschild hat nun ein Aufkleber mit einem roten Hansekreuz auf weißem Untergrund Platz: das Symbol der Seenotretter. Ohne den Einsatz der DGzRS wäre das Schiff versunken, deshalb wird ihr Zeichen dort künftig immer zu finden sein. Nach dem feierlichen Anstoßen kamen abends noch die Vorbereitungen für den Folgetag. Sämtliche Ausrüstung musste an Bord, genauso wie der Mast vom Scheunendach auf das Schiff verladen werden musste. Außerdem wollte ich noch das Chaos der letzten Tage in der Scheune beseitigen, da die Arbeiten der letzten sieben Tage vor dem Stapellauf sich in der Regel von neun Uhr morgens bis Mitternacht oder auch zwei bis drei Uhr morgens gezogen hatten.

Am Folgetag ergab sich ein fantastischer Blick, ein glänzendes Holzschiff tauchte über der Hecke hervor. Um 9 Uhr waren alle sieben Sachen gepackt. „SAGA“ wurde an unseren „Outback-Laster“ ge-

spannt, auf dem zusätzlich noch die Harley-Davidson aufgeladen war, mit der ich während der Restauration zwischen Flensburg und Westen pendelte. Um 13:30 Uhr stand das Gespann im Marienhölungsweg in Flensburg, da dort hinter meinem Schreibtisch noch die künftigen Segel gelagert waren. Gegen 14:30 Uhr traf „SAGA“ in Gelting Mole ein, wo sie schon erwartet wurde. Selbst Besuch aus Essen war extra angereist, so etwas löst einfach Freude aus.

Jetzt folgte das Kranen, ein Moment, in dem die Aufregung auf das Höchste steigt. Auch wenn man denkt, dass es klappen müsste, weiß man nie, was passiert. Als der Rumpf ins Wasser eintauchte und die Krangurte nicht mehr so straff waren, kam der Augenblick schlechthin: Das erste Betreten des Schiffs im Wasser nach 1075 Tagen. Das letzte Mal kippte es sofort und alles schwamm mit Wasser bedeckt. Einen kurzen Moment musste ich mich zusammenreißen

Der lang ersehnte Moment: SAGA ist wieder in ihrem Element.





Aus dem Zelt in die Welt: SAGA verlässt die „Werft“. Standesgemäß wird sie von einem Oldtimer - ein Massey Ferguson Trecker - im gemächlichen Tempo zum Hafen gezogen. Fotos: Vincent Regenhardt

Der Stapellauf unserer SAGA und die erste Testfahrt auf Youtube miterleben:
<https://youtu.be/ysBXm8ymFNA>
 &
<https://youtu.be/JJHEs-9sWWQ>



und zog den Schritt durch. Aber schnell spürte ich das von früher bekannte „träge“ Gefühl. Ein Gefühl der Stabilität, wie man es von diesem Langkieler kennt. Ein Blick in die Bilge bestätigte alles – staubtrocken. Nun kam der Mast, der, wie gewohnt, schnell stand. Jan Hinnerk Alberti nahm sich die Zeit, um in Gelting Mole dabei zu sein. Er brachte neben einem Portwein eine Fahne der Folkeboot-Vereinigung mit, die unverzüglich auch am Mast wehte. Als das neue Großsegel für die Mastschiene umgebaut wurde, tauchte ein feuerwehrrotes Folkeboot nahezu

geräuschlos am Heck auf: Folkeboot POMMERY. Mit zwei Booten machten wir uns auf dem Weg nach Wackerballig. Dort lagen dann beide Boote kurze Zeit später Bug an Bug an einem Steg und es kamen entspannte Tage, die man gar nicht mehr kannte.

Am Montag, den 24. August 2020 starteten wir zur ersten Testfahrt mit wechselhaftem Wetter. Das leicht umgestaltete Cockpit erwies sich als hervorragend. Die Backskisten haben oben durch den Teak-Stab-Deckel auch nass absolut festen Tritt und sind selbst bei Regen von innen trocken. Die neue, deutlich leichtere Ruderbank hat eine gute und minimal höhere Sitzposition. Das Ruder ist nun deutlich leichtgängiger und die Pinne absolut direkt, dank Gleitlager. Die Segel passen und lassen sich federleicht hochziehen. Wir hatten nur null bis ein Beaufort, aber das Schiff trieb nicht auf der Stelle. Bei der Rückfahrt zum Hafen frischte der Wind auf Beaufort drei auf, und wir zogen die Fock wieder hoch.

Nun kam der Höhepunkt der Testfahrt. Wir hatten die Gelegenheit, das wiederaufgebaute Schiff zu testen. Wir segelten Kurse mit halbem Wind und auch hart am Wind, weil wir neugierig über den vor-/nachher Unterschied waren. Es war fantastisch! Die Bilge war durchgehend staubtrocken. Es fühlt sich an, als wäre der Rumpf aus einem Stück gegossen. Und „SAGA“ kam auch dank der neuen Segel auf ein ungewohnt hohes Tempo.

Fast drei Jahre und Tausende von Stunden Arbeit, die sich durch Freude in Wellenrauschen auflösten. Die hauptsächlich in der Kajüte übrig gebliebenen Restarbeiten erledigte ich nun in aller Ruhe im Hafen, aber doch mit Stolz kann ich verkünden: „SAGA“ ist kein Wrack mehr, sie ist wieder da und segelbereit! Ich hoffe, dass vielleicht 2021 zu ihrem 70. die offizielle zweite Jungfernfahrt mit „Open Ship“ stattfinden kann, was aber alle noch mitbekommen werden. Bis dahin noch eine gute Saison 2020!

Der Einfluss von Zuladung

von Georg Pulver, F GER 206 SPANVOGEL

Mehr als zwei Tonnen Fahrtgewicht – da sollte das Folkeboot doch auch ein bisschen Gepäck für den Urlaubstörn vertragen. Oder vielleicht doch nicht? Georg Pulver, als Naval Architect ein Experte auf diesem Gebiet, hat ein interessantes Datenwerk zusammengestellt:

Vor dem Beladen des Bootes für den zukünftigen Törn kommen hier ein paar Zahlen aus der Hydrostatik des Bootes. Sie sind für alle Folkeboote gleich, da sie aus dem gleichen Linienriss geformt sind. Das nach den class rules einzuhalten Leergewicht des Bootes beträgt 1930 kg und beschreibt ein nicht segelfähiges Boot, dem es an allem fehlt, was man zum Segeln so an Bord braucht. Das ist im Einzelnen:

1. Regatta-Gewichts-Aufstellung

Segelsatz, einfach ca. 0,350 kg/m ² *24 m ² incl. Dopplungen etc.	ca. 11 kg
Anker, Leinen, Festmacher, Fender etc.	ca. 20 kg
Besatzung 3 Personen, 3*75 kg	ca. 225 kg
Segelklammern, Wechselzeug, Notproviand, 3*15 kg	ca. 45 kg
Summe = min. Regattagewicht	ca. 301 kg
Leergewicht nach class rules	1930 kg
Gesamtgewicht Regattamodus	ca. 2231 kg
Tiefgang in Seewasser hierzu	1,190 m
Tiefgang in Frischwasser	1,210 m

Also ist im Binnenland der Nenntiefgang des Bootes von 1,200 m schon bei der Mindest-Regattaausstattung überschritten. Das heißt, die Segeleigenschaften werden nachteilig beeinflusst. Das schlanke Unterwasserschiff sackt im Heck ab und das Spiegelheck verursacht Störung (Miststrom = Miststrom). Deshalb laufen vorlich getrimmte Boote immer etwas besser. Merke: 78 kg Zuladung erzeugen 1,0 cm Tiefgangsänderung, d.h. 3,90 cm Tiefgangsänderung vom Leergewicht zum Regatta Trimm.

Weil die Segelfläche in Bezug auf das Gesamtgewicht am Minimum bemessen ist, sollte man stets auf Gewichts-Diät bei der Zuladung achten. Nur dann sind die Segeleigenschaften auf dem guten und hohen Niveau zu halten. Bei wenig Wind hilft hier der Gennaker, jedoch mit Einschränkungen bzw. Nachteilen bei der Sicherheit für Rigg und Crew. Außerdem fehlt

2. Gewichtsverteilung beim Fahrtensegeln:

Segelsatz, einfach ca 0,350 kg/m ² *24 m ² incl. Dopplungen etc.	ca. 11 kg
Anker, Leinen, Festmacher, Fender etc.	ca. 20 kg
Besatzung 2 Personen, 2*75 kg	ca. 150 kg
Segelklammern, Wechselzeug, Notproviand, 2*15 kg	ca. 30 kg
Polster 20 kg, Kocher 8 kg, Geschirr, Teller etc. 12 kg	ca. 40 kg
Batterie, Kabel, Instrumente 30 kg, Werkzeug & Ersatzteile 2 kg	ca. 32 kg
Aussenborder & Halterung	ca. 35 kg
Vorräte, Wasser, Brennstoff	ca. 30 kg
Hafenpersenning	ca. 12 kg
Reservefocksegel	ca. 5 kg
Bettzeug 2*4 kg	ca. 8 kg
Summe = Tourengewicht	ca. 373 kg
Leergewicht nach class rules	1930 kg
Gesamtgewicht Tourenmodus	ca. 2303 kg
Tiefgang in Seewasser hierzu	1,220 m
Tiefgang in Frischwasser	1,226 m

Das geschätzte Gewicht im Tourenmodus ist als Minimal-Ausstattung anzusehen und überschreitet doch schon den Entwurfstiefgang von 1,200 m. Im Jahr 1941, als der Entwurf zu diesem Boot entstand, war man mit deutlich weniger Ausstattung unterwegs, sodass damals alles richtig bemessen war. Meines Erachtens wäre es folgerichtig, wenn das Leergewicht des Bootes von 1930 kg incl. Segelsatz und Ankergeschirr definiert wäre. Denn nur das Gewicht des Kasko-Rumpfes definiert kein vollständiges Boot. Mit dieser Festlegung würde sich die Zuladung um ca. 31 kg erhöhen, was die Segeleigenschaften verbessert (s. oben beim Regatta-Trim).

m.E. für das Indienstellen des Folkeboots eine verbindliche Angabe über die zulässige max. Zuladung, wie es bei jedem Wasserfahrzeug üblich ist. Vielleicht lässt sich das mit diesem Beitrag verbessern. Eine angenehme Segeltour wünscht euch euer Georg Pulver, Naval Architect.

Regattatraining und Eck-Days (auf der Elbe)

von Nils Hansen, F G 1020 BELUGA

Dieses Jahr sollte ein besonderes werden. Regattatraining, Eck-Days und Goldpokal jeweils in Eckernförde waren fest geplant. Wir freuten uns auf diese für uns besondere Location und wollten in der Ursprungsbesetzung von 1994 an der „Hatz um die Tonnen“ teilnehmen.

Seit dem Goldpokal in Malmö besteht diese sehr besondere Freundschaft zwischen den Crews und Familien der „Rennschnecke“ und der Beluga, damals „Occasion“.

Dann aber kam das Corona-Dings. Kurzerhand wurde umgeplant, ein paar Tage mit dem Motorrad gefahren und dann F-GER 1020 für eine Tour vorbereitet. Wieder wurde uns klar, welch unermesslicher Luxus so ein kleines unkompliziertes Boot ist. Flugs wurde die Elbe runter und wieder rauf via Glückstadt, Otterndorf und Freiburg gesegelt.

Und da war doch noch was. Richtig! Es handelte sich zum Ende der Tour ja um das Pfingstweekende. Lange Jahre gab



Unermesslicher Luxus in schwierigen Zeiten: Das Folkeboot ist das Ideal für kleine Fluchten gleich um die Ecke – auf der Elbe statt zu den ECK-Days. Fotos: Nils Hansen

es dazu in Hamburg eine schöne gemeinsame Ausfahrt nach Heiligenstedten an der Stör. So kam es zwar in diesem Jahr nicht, aber doch trafen sich rein zufällig drei Boote im schönen Freiburg an der Elbe. F-GER 535 TALOFER, F-GER 707 AJAX und F-GER 1020 BELUGA feierten ein kleines, aber sehr feines Revival dieser schönen Tradition.

Der für den Goldpokal bereitgehaltene Urlaub wurde in eine Ostsee-Sommer-Tour umgewandelt, wenn gleich mit sehr mächtigem Wetter. Mehrere Tage Sturm und Regen zwangen uns zu langen Hafenaufhalten, trotzdem ein schöner Sommer und wohl dem, der so ein kleines Schiffchen zur Verfügung hat.

Regatta-Auftakt kurz vor Saisonschluss

von Gero Martens, F GER 739 YLVA

Dieses Jahr hatten wir uns in Kiel ja eigentlich Einiges vorgenommen. Herausgelaufen ist es auf einen Saisonauftakt am 26. September mit dem Bruno-Splieth-Pokal - nun ja, wir freuen uns über Dinge, die funktionieren.

Elf unentwegte Mannschaften fanden sich am letzten Samstag im September auf der Kieler Innenförde ein. Mit Rücksicht auf die verspätete Kieler Woche war die Regatta auf diesen späten Termin verlegt worden. Nach kurzer Startverschiebung entwickelten sich die sehr guten und herausfordernden Verhältnisse, die das Segeln auf der Innenförde so spannend machen, wie im Vorjahr zu einem echten „Wasserschach“. Ebenfalls wie im Vorjahr konnten wir uns über eine bestens aufgelegte Wassercrew freuen, die uns in drei Wettfahrten einen blitzsauberen Parcours aufbaute.

Walther Furthmann konnte mit seiner Crew die Verhältnisse nicht nur am besten „lesen“, sondern auch entsprechend umsetzen und führte somit gefolgt von Ulf Kipcke und Tommy Müller. Abends blieb bei Essen und Getränken im SVK gut Zeit, um sich darüber auszutauschen, womit der jeweils Andere seinen Sommer abseits von Regattasegeln verbracht hat.

Der Sonntagmorgen zeigte sich nach einem in der Nacht durchgelaufenen Sturmtief vom Wind her erschöpft, so dass die Wettfahrtleitung die Regatta um 12 Uhr bei gegenüber dem Samstagabend unverändertem Klassement

beendete. Um 12:30 Uhr durfte Walther dann den Pokal aus den Händen des Vorjahresgewinners in Empfang nehmen - Glückwunsch an F GER 466!

Fazit: Auch dieses Jahr war der Bruno-Splieth-Pokal eine Freude für alle, die dabei waren.

Unser Dank gilt den Organisatoren. Sehr erfreulich war auch, dass wir wieder ein sehr buntes Teilnehmerfeld beieinander hatten - to be repeated next year.

Ein Wort in eigener zum Schluss: Noch nie war es so, dass im Hause Martens am Ende einer Regatta sowohl ein Glas für den 2. als auch für den 3. Platz in der Vitrine landete. Dazu kam es, weil mein Sohn Jesper bei Tommy segelte und mit ihm auf den zweiten Platz kam. Also, guckt auch Ihr Euch in Euren Familien um, wen Ihr aus nachfolgenden Generationen für unsere tolle Klasse shanghaien könnt – da wird sich doch wohl jemand finden lassen.

Das beste zum Schluss: Der Bruno-Splieth-Pokal war Auftakt und Schluss der Regatta-Saison auf der Kieler Förde. Foto: Jürgen Breitenbach



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

Frischluft zum Saisonstart – aber ohne Boot!

von Nils Hansen

Mittwoch, 8. April 2020 im Hamburger Yachthafen. Heute ist mein Kranstermin um 16:00 Uhr. Eigentlich. Das Corona-Dings hatte ja auch hier zu geschlagen. Wenige Tage zuvor bestand noch Hoffnung, aber nun war klar: Das mit dem Kranen, das wird nichts.

Der Urlaubstag war genommen, und Norbert zum Helfen einbestellt. Was also tun mit dem eigentlich sehr schönen Tag? Das Wetter war wirklich prächtig und lud zum „Offenfahren“ ein. So wurde kurzer Hand umdisponiert. Meine bessere Hälfte fand noch Arbeit auf ihrem Schreibtisch und entschied sich, fleißig zu sein. Die beiden übrig gebliebenen, quasi gestrandeten Folkeboot-Segler baldowerten nun mit ihren navigatorischen Grundkenntnissen einen Törn um ihre Heimatstadt aus. Die durften wir zu diesem Zeitpunkt in die angrenzenden Bundesländer nicht verlassen. Insofern war die Routenführung für uns Stadtstaatbewohner schnell geklärt.

Wir stellten also zunächst schlicht die jeweils nördlichsten, südlichsten, westlichsten und östlichsten Punkte fest. Gar nicht so einfach, aber allein das wäre eine eigene Geschichte wert.

Das der Stadtstaat groß ist, war uns schon klar, aber so groß? Jedenfalls hatten wir es kaum 270 km und acht Stunden später geschafft. Unnötig zu erwähnen, dass wir für uns komplett neue Stadtteile gesehen und wunderschöne Seiten an unserer Heimatstadt entdecken konnten.

Fazit: Das Beste draus gemacht, aber Folkeboot-Segeln auf dem Magic-River ist dann eben doch noch einen „Ticken“ schöner.

BARTELS
Rollen. Reffen. Segeln.

Rollflock- und Rollreffsysteme
für Klassiker, Tourenschiffe und Rennyachten

Sondervariante für nordisches Folkeboot

45 Jahre Qualität BARTELS Rollflock- & 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**



Segeln im Zeichen des Danebro: Unsere dänischen Nachbarn waren wieder einmal herzliche Gastgeber. Fotos: Elly Kaspar

Das Dänen-Race

von Elly Kaspar, F GER 631 FREJA

In diesem Jahr ist alles anders, aber da bin ich ja nicht die Erste mit dieser Erkenntnis. Auf jeden Fall gilt das auch für unsere Regatta-Erfahrungen, die wir – fernab vom Bodensee – eigentlich wieder einmal in Kiel ergänzen wollten.

Begonnen hat alles mit der Absage der Deutschen Meisterschaft, die Anfang August in Kiel hätte stattfinden sollen. Wir – GER 631 (Alex Denn, Eberhard Thurn und meine Wenigkeit) – hatten gemeldet und uns sehr darauf gefreut, in diesem merkwürdigen Corona-Jahr wenigstens an einer Regatta-veranstaltung teilnehmen zu können. Leider haben die Kieler mangels Meldungen abgesagt.

Nach einer kurzen Enttäuschungsphase keimte ziemlich schnell die Idee auf, einfach ein paar Kilometer weiter nach Marstal auf die Dänische Meisterschaft zu fahren, die ja nur zwei Wochen später stattfinden sollte.

Gesagt, getan – wir hatten gemeldet, die Fähre nach Ærø gebucht, uns eine Hütte auf dem naheliegenden Campingplatz besorgt und uns gefreut, dass die Meldeliste 38 teilnehmende Boote aufwies. Wir hatten uns vorgenommen, fünf Tage früher dort zu sein, uns in den „untiefen Gewässern“ einzusegeln und der langen Anreise einen angemessenen Aufenthalt entgegenzusetzen. Für die eigent-

liche Regatta-Veranstaltung waren nur drei Tage anberaumt. Zu diesem Zeitpunkt war alles noch in bester Ordnung, am Freitagnachmittag des 14. August sollte es losgehen ...

Eine Woche vor der Abfahrt kam dann von der Regattaleitung in Marstal eine E-Mail, dass die Corona-Vorschriften von der dänischen Regierung wider Erwarten nicht gelockert werden, dass a.) die Veranstaltung auf 100 Teilnehmer inklusive Mitwirkende beschränkt werden muss – und b.) keine ausländischen Boote teilnehmen dürfen. Damit waren wir wieder draußen, mpfff ...

Aber drei Tage später waren wir dann wieder drin. A) hat ge-



Endlich ins Wasser: Nach 12,5 Stunden Autofahrt kehrt FREIJA in ihr Element zurück.

stimmt, b) war ein Irrtum. Also waren GER 631 und GER 466 (Walther Furthmann und seine Crew) die einzigen deutschen Boote unter weiteren 27 Dänen – supi, das wird ein Spaß werden! Allerdings war es nun keine DM mehr sondern ‚nur‘ eine Klassenmeisterschaft, weil bei den Dänen die Teilnehmerzahl für eine DM nicht begrenzt sein darf, aber das war für uns nicht so besonders schmerzlich.

Als wir am Samstagmorgen nach 12,5 Stunden Autofahrt mit der FREIJA hinten dran (über Nacht), einer Stunde Fähre und nochmal einer halben Stunde Inselfahrt bis Marstal endlich am Ort des Geschehens angekommen waren, hat uns der Regattaleiter herzlich begrüßt, geholfen, das Schiff zu wassern, und einen Liegeplatz am Folkeboot-Steg zugewiesen. Damit wir noch am gleichen Tag kranen konnten, wurde extra ein Folkeboot, an dem noch fleißig gearbeitet wurde, von dem kleinen Kranrollwagen abgehängt. Ein lustiges Teil, für das man vier rüstige Rentner braucht – an jedem Rad einen –, die den Wagen dann über eine Art ‚Grube‘ rollen, damit das Schiff ins Wasser abgelassen werden kann; sowas hatte ich noch nie gesehen. Überhaupt sind wir rundherum von allen äußerst freundlich und hilfsbereit aufgenommen worden – danke dafür!

Die ersten Tage waren wie Urlaub, Sonne wie am Bodensee und Wind wie am Bodensee ...

Also zum Entspannen und für Ausflüge schön, zum Üben eher ... naja. Wenn's so geblieben wäre - ja wäre - wär's quasi ‚unser Wind‘ gewesen. Es blieb aber nicht so. Pünktlich zu den Wettfahrten ab Donnerstag hat der Wind zunächst auf 5 mit Regen und bis zum Samstag zwischendurch bis auf 7 Bft ohne Regen aufgedreht – also ‚Dänen-Wetter‘. In den 3 Tagen haben wir 8 Wettfahrten absolviert und waren an den Wettfahrttagen abends durchaus bedient. Meine Arme fühlten sich danach 10 cm länger an (zum Glück schrumpfen die auch wieder ;-)).

Unter den aktuellen Windverhältnissen kam jeweils eine ganz besondere Herausforderung am Ende der Wettfahrttage: beim Einsegeln mit steifer Gegenwindbrise in den betonnten Fahrinnen auf den Hafentempel und weiter unter Publikum in der engen Hafengasse bis zu den hinteren Stegen. Eng und gleichzeitig mit 29 anderen. Wir waren nicht die einzigen, die mit einem Meter zu weit einmal Land gewonnen haben. Der Tonnen-Schlauch hat uns freundlicherweise wieder heruntergezogen mit dem Kommentar: „Da gibt es rote und grüne.“

Apropos Publikum: wir hatten unseren eigenen Fan-Club dabei. Norbert Herrmann und seine Frau Josefine waren zu dieser Zeit mit ihrer Comfortina ebenfalls in der dänischen Südsee unterwegs und haben über die Wettfahrttage Station in Marstal gemacht. Da gab's dann auch schon mal etwas Hochprozentiges um den Tag zu ‚verdauen‘.

Unsere Ergebnisse waren ... naja, sagen wir mal erwartungsgemäß – wir sind halt keine Dänen. Unseren besten Platz haben wir für einen Startlinienübertritt während der

letzten Minute unter Flagge U hingegeben, das UFD hätte eine 14 sein können. Wohlgerückt, es war kein Frühstart, aber ganz vorne zu starten hat seine Vorteile und die Optik nach hinten war auch mal ganz schön.

Summa summarum wurden wir letztlich dann 25. Aber schön war's trotzdem.

Gewonnen hat Morten Henriksen und seine Crew (DEN 1152), er ist ganz neu in der Folkeboot-Szene, aber ein sehr bekannter Match-Racer, Segelprofi und derzeit Segeltrainer in den USA. Mit ihm hatten die sonst so guten Dänen auch eine harte Herausforderung zu bestehen. Er hat souverän vor Søren Kostel (DEN 873) und Jens Thurøe (DEN 634) gewonnen. Walther Furthmann und seine Crew wurden auf PAULA 8. Wie ihr seht, waren wir unter den insgesamt 29 Schiffen in bester Gesellschaft.

Gewonnen haben wir auf jeden Fall: beim Segeln an Erfahrung, vor allem aber an Sympathie bei der Dänen. Das kann man ohne Übertreibung sagen. Wir wurden aufs Herzlichste aufgenommen – von der Segelergemeinschaft und von den Helfern ringherum. Alle waren wirklich ausgesprochen nett.

Hier vor allem auch nochmal ein dickes Dankeschön an Torben Kyhl, den Regattaleiter des Segelclubs Marstal, der uns bereits im Vorfeld hilfreich bei organisatorischen Fragen unterstützt hat.

Bei der Abschlussveranstaltung haben Walther und ich uns gemeinsam für die Gastfreundschaft bedankt – und selbstverständlich habe ich mit den von Gerhard noch kurz zuvor kreierten Flyern alle Dänen zu unserer IDM 2021 am Bodensee eingeladen. Da tauchen bestimmt ein paar auf – uns würd's freuen.

Kerteminde 2020 – wo das dänische Folkeboot-Herz schlägt!

Vier deutsche Crews zu Besuch bei der Fyns Mesterskamp

von Sönke Durst, F GER 564 HASTA LA VISTA

Nachdem alle Frühjahrsregatten und schließlich auch die IDM in Kiel ausgefallen waren, freute ich mich riesig über die rührende Einladung zur Fyns (/Tysk) Mesterskamp 2020. Schon im Vorjahr habe ich an dieser Regatta teilgenommen und anschließend Werbung unter den DFV Mitgliedern gemacht. Hauis, Walters und Udos Crew bildeten mit meiner Crew die Vertretung der deutschen Vereinigung. Schon mal 300% mehr als im Vorjahr!

Udo heuerte in der Vorbereitung Siggie Busse als Aftergard irgendwo zwischen zwei Funklöchern in den dänischen Gewässern an, als er gerade seine stolze Yacht zwischen zwei Untiefen hindurchnavigierte. Wir haben uns über das Wiedersehen mit ihm sehr gefreut. Die Anreise, das Maststellen und das Einkranchen gestaltete sich problemlos und stressfrei. Alle waren sehr hilfsbereit. Übrigens: Der Kran hat eine neue Laufkatze, sodass kein Dreck mehr aufs Deck tropft und die Boote im Kran nicht mehr zu wippen beginnen.

Die Herzlichkeit und Gastfreundschaft der Kerteminder war überall zu spüren und äußerte sich insbesondere in der Tatsache, dass alle Ansprachen auf Deutsch gehalten wurden (eben Tysk Mesterskamp). Am Freitagabend gab es eine leckere Gulaschsuppe in dem geräumigen und schön eingerichteten Clubhaus mit der großzügigen Terrasse. Am Samstag und Sonntag wurde uns ein einfaches, aber reichhaltiges Frühstück mit schönem Kaffee geboten. Sehr er-

wähnenswert sind die Lunchpakete (Madpakked), die von der „Fru Lund Bageri“ an beiden Regattatagen gesponsert wurden. Diese XXL Burger forderten einen beim Essen wirklich heraus ... aber lecker! Am Samstag, nach Wettfahrten, empfing man uns mit Stegbier. Zum Abend wurde eingedeckt und der dreimalige dänische Meister im Grillen, Henrik Sommerlund, zeigte mit seiner Crew sein Können. Das Spanferkel und die Wurst vom Grill mundeten allen sehr. Als Dessert wurde Schwarzwälder Kirschtorte gereicht.

Nun könnte man glauben, dass hier die Fyns Mesterskamp im Essen und Trinken stattgefunden haben. Doch es zeigt, dass unsere dänischen Freunde nicht nur Leistung auf dem Wasser, sondern auch an Land beim „Sozialen“ zeigen. Bezüglich des Geschehens



auf dem Wasser, kann folgendes festgehalten werden:

- Die Kerteminder Bucht hat ihre Eigenarten und ist nicht immer einfach zu lesen.
- Es bringt immer noch Spaß, um die Bahnmarken zu segeln.
- Es werden nicht nur fünf Wettfahrten an zwei Tagen angesetzt, sondern neun!
- Die Wettfahrtleitung weiß, was sie macht und ist in Kerteminde richtig gut.
- Alle Boote wurden mit UKW Funken ausgerüstet, über die die Wettfahrtleitung mit den Seglern kommunizierte (5 Minuten Signal, Frühstarter; Abbruch; ...). Sehr positives Feedback und in vielen anderen Bootsklassen schon die Regel.
- Es waren erfreulicher Weise mehrere, neue und junge Gesichter auf den dänischen Folkebooten zu sehen.
- Verdiente Sieger wurden Anders Sunke, Scott Dydensborg und Claus Lund aus Kerteminde mit Tut, DEN 745

➔ **Fazit: Diese Veranstaltung hat es verdient, im nächsten Jahr von mehr deutschen Crews besucht zu werden.**

Ohne Mampf kein Kampf: Die Regatta-Teilnehmer wurden in Kerteminde aufs Beste von dem dreifachen dänischen Grillmeister Henrik Sommerlund verwöhnt. Foto: Sönke Durst



Eine starke Truppe: Das sind die Crews, die bei der Regatta in Kerteminde die deutschen Folkeboote vertreten. Ihre einhellige Überzeugung: die Wettfahrt hat in 2021 deutlich mehr deutsche Teilnehmer verdient. Foto: Sönke Durst

Welcome to the Show

von Udo Hompesch F GER 911 CABORE

Nach einer anspruchsvollen Fyren-Meisterschaft, die wir zu unserer vollsten Zufriedenheit beendeten, habe ich beim Blick auf das Wetter der nächsten Tage entschieden, die Heimfahrt um drei Tage zu verzögern. Mein treuer Mitsegler Klaus musste Montag nach Hause, und mein Mitsegler Sigggi hatte die Woche noch Zeit. So blieben wir bei bestem Wetter im Urlaubsmodus in Kerteminde. Dort habe ich morgens auf der Terrasse des Kerteminde Segelklub für zwei Stunden mein Home Office eingerichtet, danach das Folkeboot technisch optimiert, um am Mittwochabend unter besten Bedingungen mit Dänemarks Topseglern einige Trimmregatten zu segeln.

Die eigentliche Regatta war perfekt organisiert. Bei der Frage nach der zu segelnden Bahn wurde schnell klar, dass die Dänen

nicht die vorhandenen festen Regattatonnen nutzen, sondern mit ihrem kleinen Startschiff eine eigene, perfekt gelegene Bahn auslegen. Jeder hat ein Ukw-Funkgerät dabei. 17:45 Uhr kam per Funk die Durchsage, dass es bald los geht. Dann kam die Durchsage „Willkomm to the guest german 911, welcome to the Show“. 16 Folkeboote am Mittwochabend am Start – ein Traum. Leider mussten wir schnell wieder rein, weil die Sonne unterging. Schnell noch das Boot auf den Trailer gepackt, ab zum Abendessen.

Eines muss man den Dänen lassen: es war eine schöne geschlossene Folkeboote-Gemeinschaft im Restaurant.

Donnerstag ging es leider wieder nach Schleswig. Aber das Fazit bleibt: Dänemark ist immer eine Reise wert.



Einladung

durch den Vorstand der DFV lt. Satzung

zur Jahreshauptversammlung 2020 der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V.

am Samstag, den 21. November 2020, Beginn 14:00 Uhr, Ende ca. 16 Uhr

Aufgrund der wieder stark ansteigenden Zahl der CoVID-19 Infektionen, wird die Jahreshauptversammlung 2020 der Deutschen Folkeboot Vereinigung e.V. als Video-Konferenz abgehalten.

Wir werden hierfür Zoom nutzen. Zoom kann auf allen gängigen Geräten wie PC, Laptop, Tablet und Smartphone installiert werden. Für die Video-Konferenz sollte das Gerät eine Kamera und ein Mikrofon besitzen, was bei Laptops, Tablets und Smartphones der Fall ist.

Bitte meldet Euch bis zum 14.11.2020 unter info@folkeboot.de zu der Video-Konferenz an. Der entsprechende Link zur Video-Konferenz, die Kurzberichte des Vorstands, der Haushaltsplan für 2021, als auch eine kurze Einführung in Zoom wird dann zeitnah zugestellt.

Mitglieder die technisch nicht in der Lage sind an der Videokonferenz teilzunehmen, können per Mail unter infi@folkeboot.de zu den Wahlen und zum Haushalt 2021 abstimmen.

Tagesordnung

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden

- 1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 1.2 Annahme der Tagesordnung durch die Versammlung
- 1.3 Wahl des Protokollführers / der Protokollführerin
- 1.4 Gedenken verstorbener Mitglieder
- 1.5 Ehrung der Mitglieder mit langjährigen Mitgliedschaften

2. Bericht des Vorstandes

- 2.1 Bericht des 1. Vorsitzenden Dr. Jürgen Breitenbach
- 2.2 Bericht des 2. Vorsitzenden Heiner Fahnenstich
- 2.3 Bericht des Sportwartes Sönke Durst
- 2.4 Bericht des technischen Obmanns Thomas Lyssewski
- 2.5 Bericht des Pressewarts Wolfgang Heumer
- 2.6 Bericht des WEB-Administrators Hans Joachim Meyer
- 2.7 Bericht des Kassenwarts Norbert Schlöbhm

3. Bericht der Kassenprüfer Gerd Michels und Nils Hansen

4. Entlastung des Kassenwarts und des Vorstandes

5. Wahlen

- 5.1 Wahl des 2. Vorsitzenden (Bestätigung)
- 5.2 Wahl des techn. Obmanns (Bestätigung)
- 5.3 Wahl des WEB-Administrators (Bestätigung)
- 5.4 Wahl des/r Fahrtenobmanns/-frau
- 5.5 Wahl des 1. Kassenprüfers (Bestätigung)

6. Verleihung des Fahrtenpreises

7. Satzänderungen

8. Anträge von Mitgliedern

9. Terminplanung 2021 ff
10. Planung der JHV 2021
11. Haushaltsbeschlussfassung
12. Verschiedenes

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 _____ Ort - Datum _____
 Baujahr _____ Rumpf Holz GFK
 Bauwerft _____ 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

Rund Rügen 2019 – Kap auf eigenem Kiel

von Stefan Möhring, F GER 568 ZAUBERFLÖTE

Eine bunte Gruppe Segler quert mit dem morgendlichen Brückenzug die Ziegelgrabenbrücke Richtung Stadthafen Stralsund, passiert die alte Hansestadt und macht Nord. Wir segeln parallel mit einem zweiten Folkeboot am Ende der Gruppe. Nach und nach werden auch auf den anderen Schiffen die Segel gesetzt – in der Enge der Gellenhakenrinne kommen sich die Schiffe näher.

Wir wollen am Nachmittag in Kloster auf Hiddensee festmachen. Die Anderen etwa ALLE auch? Folkebootwetter. Mit kräftiger Halbwindbrise und schönstem Sommerwetter zieht die ZAUBERFLÖTE langsam an kleineren Schiffen vorbei, selbst mit genaubetuchten Dickschiffen können wir mithalten. Wir segeln als fünfköpfige Familiencrew mit Sack

und Pack, mit rotem Gummiboot im Schlepp. Parallel zu uns segelt ein Freund aus dem Nachbarclub, den wir immer wieder tageweise treffen. Er segelt als seine eigene Crew einhand, aber dafür mit Gitarre auf einem 60 Jahre alten Holzfolke. Eine Bootsklasse – zwei Urlaubskonzepte. Direkt neben dem Fahrwasser stehen die Möwen im flachen Wasser und schauen uns neugierig zu. Im Schaproder- und Vitter Bodden verkleinert sich der Treck nach Nord-Ost, einige Schiffe ändern Kurs Richtung der nahen Häfen. „Mitten im Urlaubssommer nach Hiddensee – dann auch noch am Samstagnachmittag nach Kloster. Das ist mir zu turbulent“ verabschiedet sich der Einhand-Folkebootsegler und dreht ab Richtung Dranske/Rügen. Die Gruppe auf dem betonnten

schmalen Pfad nach Kloster wird wieder kleiner – mit uns gehen ein weiteres nordisches Folkeboot und ein internationales. Beide kommen vom Stößensee. Man kennt sich. Ein dichter Mastenwald kündigt von Wasserflächenmangel im Hafen. „Folkeboot geht immer“ ruft ein gutgelaunter Hafenmeister, der direkt an der Mole souverän die letzten Liegeplätze verteilt. „Ihr Außen hier und Ihr außen dort ins Päckchen“. So liegen wir längsseits mit vier anderen Schiffen im innersten Winkel des Hafenbeckens, das man beinahe trockenen Fußes von Deck zu Deck überqueren könnte. Es folgen herrliche Insel- und Strandtage.

Ob es im Sommer 2019 nochmals gelingen wird, sich als Familie auf unsere ZAUBERFLÖTE zu konzentrieren, nachdem wir

in den Osterferien mit gleicher fünfköpfiger Familien-Besatzung auf einem 45-Fuß-Charter-Eimer durch die Inselwelt Kroatiens gesegelt sind? Hanna und Paul – fast 8 Jahre alt- und Greta, 11 Jahre alt, sind seit letztem Jahr weiter gewachsen – das Folkeboot aber nicht. 4-Zimmer-Küche-Bad gegen mangelnde Stehhöhe unter Deck und Kriechkoje im Vorschiff. Einflammiger ORIGO-Spirituskocher und seewassergekühlter Bilgen-Stauraum gegen Vollaustattung mit Backofen, Mikrowelle, Kühl-Gefrier-Kombi mit Weinkühler, drei Toiletten mit Duschen und Warmwasserversorgung gegen unser Folkeboot. Ohne Frage fahren wir wieder los! Das ist doch klar – mehr Schiff braucht kein Mensch! Nachts wird die orange-farbene „Kuchenbude“ aufgebaut, das Gepäck wird in das Zelt ausgelagert und auf dem Kajütdach oder der Plicht verstaut. Jeglicher Innenraum – einschließlich Gang – wird zum Schlafen genutzt. Das Folkeboot wird auch als die „Wildgans“ unter den Segelyachten bezeichnet. Wir verstehen darunter die einfache, eher spartanische Ausstattung bezüglich Raum- und Komfortangebot, aber ebenfalls das einfache und gutmütige Handling des Schiffchens für direktes Segelvergnügen nahe am Wasser. Natur pur.

Zur eigentlichen Kap Rundung brechen wir morgens bei optimalen Rücken-Windverhältnissen in Kloster auf und gehen den betonnten Pfad zurück, biegen bei Tonne K17/2 zweimal links ab und folgen dem neuen Pfad parallel zur flachen Hügellandschaft des Dornbusch, dem nördlichen Teil



Platt vorm Laken: Mit ausgebaumter Fock passiert die ZAUBERFLÖTE die Kreidefelsen von Rügen.

der Insel. Im Wasser setzt sich die flache Hügellandschaft fort, so dass wir segelnd niemals den betonnten Weg verlassen. Der Wind ist weiterhin günstig für unser Vorhaben – der Himmel zieht sich etwas zu, für den Nachmittag sind einige Tropfen Regen angekündigt. Nach 3 Stunden erreichen wir „freies“ Wasser und passieren den Leuchtturm, der auch Dornbusch heißt. Wir folgen der Nordküsten Rügens und lassen den langsam kleiner werdenden Leuchtturm achteraus. Der flache, grün bewaldete Ufersaum der Insel hebt sich an – von weitem sind die weißen Kreide- und Mergelabbruchkanten der Steilküste auszumachen. Beindruckend erhebt sich die 43 m hohe Steilküste von Kap Arkona, dem vermeintlich nördlichsten Punkt Rügens. Deutlich ist die „Königstreppe“ auszumachen, deren 230 Stufen hinunter zum Wasser von Christiane und mir noch im Jahre 2012 begangen sind. Wir glauben, auch noch Reste der ehemaligen Dampferanlegestelle

ausgemacht zu haben, die 1953 bei einer Sturmflut komplett zerstört wurde. Wir lassen den markanten Peilturm und die beiden Leuchttürme hinter uns und segeln quer über das Tromper Wiek. Auf dem halben Weg frischt es weiter auf. Der Hafen von Lohme ist zwar schon auszumachen, der Weg dahin zieht sich, besonders bei einsetzendem Nieselregen. Im geschützten Hafen von Lohme ist die Kuchenbude flugs aufgebaut, die Liegegebühren beim Hafenmeister beglichen und die Frühstücksbrötchen bestellt. Eine dampfende Hühnersuppe steht auf der Back – unsere (kleine) Welt ist wieder in Ordnung.

Für den 50 Meilen langen Schlag nach Swinemünde sollten wir am nächsten Tag früh aufbrechen. Die Wetter-App auf dem Smartphone verspricht einen neuen Sommertag, sogar mit dem richtigen Wind, der aber frühabends abflauen soll. Schon am Nachmittag hängen wir – nach etwas mehr als der halben Strecke – in der Flaute.

Landgang: Beim Bilderbuch-Törn auf der Ostsee gehören selbstverständlich Landausflüge zum Programm. Fotos: Stefan Möhring





Segelndes Raumwunder: Auch wenn die Kinder schnell wachsen, bietet das Folkeboot (noch) genügend Platz für alle. Foto: Christiane Möhring

Zum einen, weil sich der Schwachwind nicht an die Prognose hält, zum anderen, weil wir viel zu spät losgekommen sind. Eine fünfköpfige Familiencrew im Urlaubsmodus – da geht nicht viel früh. Bei schönstem Sommerwetter dümpeln wir mitten auf der spiegelglatten Ostsee. Badetag ganz Anders – ausgiebiges Kochen und Schlemmen – abwechselnd legen sich die Kinder in die Riemen und ziehen das Segelboot mit dem Schlauch – im Versuch. Irgendwann reiße ich den kleinen Außenborder an und wir tuckern mit Marschfahrt Richtung Swinemünde. In einer leichten Abendbrise setzen wir das Groß, das aber wenig zusätzlichen Vortrieb bringt. Die Entlohnung besteht aus einem wunderschönen Bilderbuch-Sonnenuntergang. In der Abenddämmerung kommt die Mühlenbarke, das Wahrzeichen der Ansteuerung Swinemüdes, näher. Wir passieren im Dunklen die lange Ostmole, queren den Werft- und Hafenenbereich erreichen zur späten Abendstunde den großen Yacht- und Sportboothafen, der direkt neben geschäftigen Werft- und Containerhafengelände liegt.

Großes Kino mit großen Schiffen. Für unser kleines Schiffchen finden wir allerdings keinen Platz – nach einer Ostseeregatta ist der Hafen knallvoll – auf vielen Schiffen wird ausgelassen gefeiert. Wir machen längsseits einer 44er Dufour fest und beobachten als staunende Zaungäste das bunte Treiben.

Am folgenden Morgen lichtet sich das Durcheinander und der Hafen. Wir verholen uns in eine `strandseitige` Box und richten uns auf mehrere Sommer-Strandtage ein. Der breite und flache Sandstrand liegt 10 Fußminuten entfernt und beginnt direkt an der Mole, die bereits im Jahre 1828 erbaut und 50 Jahre später auf 1400 Länge ausgebaut wurde. Schutz vor Versandung – angesichts des großen und flachen Sandstrandes und der Bedeutung der schiffbaren Verbindung als Vor- und Durchgangshafen für den Seehafen Stettin ist die Notwendigkeit dieser Mole direkt nachvollziehbar. Swinemünde ist das vierte Kaiserbad an Usedom's Ostseeküste. Wir genießen die Atmosphäre des Kurbades und verbringen die nächsten Tage am Sommer-Sonnenstrand –



direkt hinter unserem sandigem Refugium laufen die Containerschiffe, Frachter und Skandinavien Fähren ein und aus. Sehr großes Kino. Die Grundversorgung mit Eis und kaltem Bier wird durch die Bretterbude der Surfschule auf dem Strand sichergestellt. Wir haben die Ozeandampfer gesehen, die Krümmung des Planeten, sind mit nackten Füßen am Wassersaum gelaufen, mit Möwengeschrei und dem Plätschern der Wellen im Ohr. Wir haben den Katern und Surfern sehnsuchtsvoll nachgeschaut ...

Fortsetzung folgt in der nächsten **folknews**-Ausgabe!

Das kleine Schiff fordert Geist und Körper

von Fabian Möbius F G 430 VIA MEA

Berlin – Hiddensee – Berlin in 408 Stunden. Mit einem größeren Schiff mag mancher Fahrtensegler in 17 Tagen größere Strecken zurücklegen. Dass er in der Zeit so viel Beeindruckendes erlebt hätte wie Fabian Möbius und sein Sohn, ist aber definitiv ausgeschlossen. Auf der Hinfahrt von Berlin zur Ostsee wurde ihr Folkeboot zum Flussdampfer à la Marc Twain; dann zeigte sich die Ostsee von ihrer stürmischen Seite. Und nun – im dritten und letzten Teil des spannenden Fahrtberichtes – ist es Zeit, Bilanz einer außergewöhnlichen Reise zu ziehen.

Morgens ging es am 16. Tag nach dem Tanken unter Motor nach Stettin. 4 kn Wind von vorn ließen uns zu faul sein, um im breiten Fahrwasser zu kreuzen. Mittags kamen wir in der Marina Club am Damerower See an. In Abwesenheit von Pan Helmut krante die hübsche Hafenmeisterin unseren Mast ebenfalls ganz vorzüglich. Nach längerer Suche fanden wir unsere hier zurückgelassenen und eingelagerten Maststützen wieder. Nun folgte



Ritt in die Abendsonne: Mit der Dämmerung macht sich die VIA MEA mit gelegtem Mast auf den Heimweg nach Berlin. Die Reise auf der Oder wird zur Fahrt zum unerreichbaren Sehnsuchtsort. Fotos: Fabian Möbius

noch ein kurzer Gang zur bereits bekannten Tankstelle, um die Tanks restlos aufzufüllen. Dann ging es los auf der West-Oder Richtung Berlin.

Und jedesmal stellt sich hier das gleiche Gefühl ein: eine weitläufige Flusslandschaft und die Anglerhütten im Schilf lassen an Tom Sawyer und Huckleberry Finn denken. Das Brummen des Motors, die Langeweile und der breite, sich windende Fluss versetzen mich in meiner Fantasie auf dem Mekong auf der Suche nach dem abtrünnigen Colonel Kurtz. Leider erreichen wir auf unseren Oderfahrten niemals meinen Sehnsuchtsort, die Nachschubbasis Hau Phat mit den zu Creedence Clearwater Revivals „Suzie Q“ dem Bell UH-1 tanzend entsteigenden Playboy Bunnies ...

Wir hätten wegen der Abenddämmerung eigentlich wie auf dem Hinweg in Gaartz übernachten können, aber die Erinnerung an die Mücken ließ uns weiterfahren. Außerdem unterstützte uns dieses Mal eine Hilfsbeleuchtung mit Zweifarbenlaterne und weißem LED-Rundumlicht. Das ungeliebte Schwedt liessen wir trotz der zunehmenden Dunkelheit an Steuerbord liegen.

Nun wurde es spannend: der Mond war noch nicht aufgegangen. Im Finstern fuhren wir auf dem dunklen Wasser. Die Entfernungen nach vorn und zur Seite waren schwer zu schätzen. Wir starrten beide – einer vom Bug der andere von der Pinne – nach vorne. Zwischendurch immer wieder ein Blick auf die elektronische Karte, um nicht auf eine Fahrwassertonne zu fahren. Ein Biber kreuzte schwimmend und träumend unseren Weg und drehte erst im allerletzten Moment um. Nachtfahrer sind hier wohl selten anzutreffen. Der erwartete Mondschein blieb aus. Um Mitternacht gaben wir erschöpft auf und legten an einem beleuchteten Anleger für Flusskreuzfahrtschiffe in Criewen mit seinem bekannten, von Peter Joseph Lenné gestalteten Landschaftspark an. Beim nächsten Mal werden wir wieder versuchen nachts zu fahren, dann aber mit einem starken LED-Handscheinwerfer.

Am 17. Reisetag ging es angetrieben von der zentrifugalen Kraft der Heimat um 6 Uhr weiter, ohne dass wir den berühmten Park gesehen hatten. Das Schleusentor in Hohensaaten am Ende der Hohensaaten-Friedrichthaler-Wasserstraße war offen, so dass wir nach kurzem Anleger durch die Schleuse, die nur einen Meter Hub hat, flogen. Vor dem Schiffshebewerk Niederfinow hatte sich eine Traube aus Motorbooten und den nicht den Augen schmeichelnden Flößen für Wohnwagen gebildet, weil ein Schubverband geteilt und in zwei Abschnitten gehoben werden musste. Wir hatten Glück und fuhren an den Motorbooten vorbei ganz

nach vorne, um bei dem einzigen Segelboot längsseits zu gehen. Diese Segler vom Werbellinsee, die wir in Ziegenort kennengelernt hatten, erzählten tolle Geschichten vom Bootbauen in der DDR. Großvater und Vater hatten ihr 11 m Holzschiff in den 80er Jahren aus Sperrholz in einem offiziell als Bienenhaus errichteten 12 x 6 m großen Schuppen in einer Kleingartenanlage gebaut. Das Material hatten sie in der ganzen DDR organisiert, u.a. stammte das Blei des Kiels von Reifenwerkstätten, in denen die Bootsbauer die Austariengewichte einsammelten, bis sie eine Tonne Blei hatten. 2019 hatte das aus Vater und Sohn bestehende Gespann eine neue Kielrinne unter ihr Boot gebolzt, an die sie als Bombe eine mit Blei ausgegossenen Sauerstoffstahlflasche geschweisst hatten. Anschliessend waren sie spontan vom Werbellinsee nach Sassnitz gefahren, ihre erste Seefahrt nach Jahrzehnten des Binnensegelns.

Nach zwei Stunden Warten ging es durch das Schiffshebewerk, und wir verabschiedeten uns von den besser motorisierten Kameraden. Nach 10 km passierten wir das Tor, mit dem der Kanal verschlossen werden kann. Wir fragen uns jedes Mal an dieser Stelle was passieren würde, wenn z.B. durch einen Terroranschlag die Brücke, die das Land mit dem freistehenden Hebewerk verbindet, zerstört würde. Das Wasser würde über den Havel-Oder-Kanal aus der Havel bis in 50 km Entfernung nachlaufen, was durch Schliessen dieses Tors verhindert wird. Bei Finowfurt passierten wir eine riesige Baustelle der STRABAG, die hier den Kanal zwischen km 56 und 63 für 65 Millionen Euro auf eine Breite von 55 m und eine Tiefe von 4 m erweitert. Die letzten zwei Stunden blieben wir hinter einem Schubverband, nachdem wir den Überholversuch nach 10 min erfolglos angebrochen hatten. In dem derzeit nur 35 m breiten und 2,5 m tiefen Kanal wurden wir von dem zwischen Kanalufer und dem 2 m tief gehenden Schubverband zurückströmenden Wasser so gebremst, dass wir trotz 2 km/h (sic) höherer Geschwindigkeit nicht vorbeikamen. Zusammen mit dem Schubverband schleusten wir die 6 m in Lehnitz abwärts. Wir waren froh, als dieser beim Stahlwerk in Henningsdorf anlegte und wir endlich vorbeifahren konnten. Am späten Abend erreichten wir am Niederneuendorfer See die Berliner Stadtgrenze. Wir ankerten hinter den zur Grenzicherung vor fast 60 Jahren versenkten, inzwischen zum Kern kleiner Inseln gewordenen Binnenkähnen.

Morgens, es war inzwischen der 18. Reisetag, holten wir am Ufer Brötchen, fuhren die Havel abwärts vorbei am Tegeler See und über den Spandauer Schifffahrtskanal und den Westhafen zurück zum Stössensee, wo wir mittags ankamen, das Schiff ausräumten und den Mast stellten.

Wann ist eine Fahrt gelungen?

17 Tage (genau 408 Stunden) dauerte unsere Fahrt von Berlin nach Hiddensee und zurück. Ab Stettin sind wir 160 sm gesegelt und 80 sm motort. Insgesamt haben wir etwa 860 km zurückgelegt, also etwa 2 km pro Stunde, und 74 l Benzin verbraucht. Für mich war das Tollste, dass wir uns ohne Worte in allen



Ungewohnte Perspektive: Die Schleusenfahrt erlaubt einen Blick von oben auf die VIA MEA.

Situationen verstanden haben. Ich konnte mich auf meinen vorausschauenden und besonnenen Segelkameraden wie auf mich selbst verlassen. Auch mein Sohn traute dem „alten Mann“ wieder etwas zu. Es war wegen des Wetters keine bequeme oder einfache Fahrt aber wir haben viele gute Entscheidungen schnell und einvernehmlich getroffen. Die einzige „krasse“ Fehlentscheidung – nämlich die, auf dem kleinen Dammschen See auf dem Wasserwanderrastplatz zu parken – war folgenlos, also eine bestandene Prüfung und am Ende ein Mini-Abenteuer.

Warum heißt es „Segelsport“? Beim Chartern von 45 Fuß Yachten mit dem Komfort eines großen Wohnmobils, Elektrowinschen und Autopilot fragt man sich was daran Sport ist. Auf unserem kleinen Folkeboot ist man nicht nur immerzu in Bewegung, weil auf der Suche nach einer bequemeren Position, sondern muss sich beim Segeln und Steuern konzentrieren. Beim Umherlaufen auf dem schmalen Schiff ohne Seereling bedarf es ständiger Aufmerksamkeit während der Gleichgewichtssinn und der ganze Körper trainiert werden. Sucht man etwas, so muss man angestrengt überlegen, wo man es verstaute hat, wenn man nicht das ganze Schiff auf den Kopf stellen will. Um das Gesuchte aus dem Vorschiff herauszuholen, braucht man die Beweglichkeit eines Yogi. Will man sich zu zweit in der Kajüte bewegen, hat man Mühe, aneinander vorbei zu tanzen. Um nicht den kleinen Cockpit-Tisch samt Abendessen umzuwerfen, muß man sich grazil



Bild 1: Improvisierte Erleuchtung: Ein handliches Zweifarbenlicht dient als Positionslampe am gelegten Mast.



Bild 2: Idylle am Wegesrand: Auf der Oder begegnet die Crew Fahrzeugen, die dem jeweiligen Eigner auch ohne den Segen einer Klassikationsgesellschaft Entspannung auf dem Wasser bieten.

Bild 3: Ahoi und Adieu: Hinter der Schleuse zieht der besser motorisierte Mitsegler gemächlich davon.

am Tisch vorbei auf seinen Platz einfädeln. Auch das ständige Überwinden des Reitbalkens trainiert.

Alles in allem fordert das kleine Schiff Geist und Körper, was vielleicht erklärt, warum viele ältere Folkebootsegler so erstaunlich agil sind. Es war keine Einhandsegelei über den winterlichen Nordatlantik, wie die des Weltkriegsveteranen, Weltumseglers und Walfängers Kapitän Carl Kircheiss. Aber ich verstand ein wenig, was er meinte:

„Jedenfalls entfachte der Besitz dieses Schiffes in mir die wilden Instinkte der Freiheit und presste aus mir alles heraus, was aus einem Menschen in höchster Begeisterung oder in höchster Not nur herauszuholen ist. Nie habe ich mehr geschuftet, mehr riskiert und mehr ausgehalten. Ich wurde wieder trotzig wie in jungen Jahren und mein Körper mager und kantig. Ich war nur noch ein Bündel Knochen, Muskeln und Nerven.“

Carl Kircheiss (1887–1953), Allein über den Atlantik 1951



Flagge gezeigt: Mit neun Schiffen startete die Bodensee-Flotte zum großen Ausflug nach Bregenz. Fotos: Erika Beyerle



Gut geschützt in guter Gesellschaft: Die Teilnehmer des Flotten-Ausfluges ließen sich trotz Vermummung den Spaß an der Tour nicht nehmen.

Bei Kaiserwetter Corona getrotzt

dolce-vita-Treffen der Flotte Bodensee in Bregenz krönt den Sommer

von Erika Beyerle F GER 220 BACCHUS

Seit der Skihütte in Laterns Mitte März hatten wir eine Veranstaltung nach der anderen gehen lassen müssen – und so wurde das dolce-vita-Treffen am 15. und 16. August in Bregenz ein wenig unfreiwillig der Veranstaltungshöhepunkt des Sommers.

Das Wetter am Samstag war offenbar dazu gedacht, uns für alles zu entschädigen, was die Saison uns bis dahin an gemeinsamen Unternehmungen genommen hatte: Kaiserwetter, strahlender Sonnenschein und leichter Westwind. Je näher man am Samstagvormittag dem Hafen in Suppersbach kam, umso mehr ausgebaunte Focksegel waren auf dem See zu erkennen. Helmut Freuis, unser Flottenmitglied vom Yachtclub Bregenz, hatte für unsere Flotte die Leeseite am Mooringsteg organisiert. Da galt es, den Aufschießer so zu fahren, dass man einerseits bis zum Steg kam, andererseits aber nicht dagegen fuhr.

Neben dem Hafenmeister von Suppersbach, der tatkräftig Unterstützung beim Fischen der Mooringleinen bot, stellten auch die geübten Fahrtensegler Bernd und Isolde ihren Erfahrungs-

vorsprung mit viel Engagement und Hilfsbereitschaft allen zur Verfügung, die ihn benötigten. So war bald jedes eintreffende Schiff, ob einhand, zu zweit oder zu dritt gesegelt, mit vielen helfenden Händen sicher vertäut und der Steg lag voll mit zum Teil topgeflaggten Folkebooten, darunter mehrere Holz-Oldtimer. Neun Schiffe waren dabei.

Nachmittags hatte Helmut für uns eine Führung durch das Rigoletto-Bühnenbild der Seebühne organisiert: Der Blick hinter die Kulissen hat einen Eindruck davon vermittelt, was für ein sowohl technisch als auch personell komplexes „Gesamtkunstwerk“ die Bregenzer Festspiele sind. Beeindruckend ist die „Wippe“, ein knapp siebzig Tonnen schwerer Stahlkran, auf dessen Vorderseite das riesige Clownsgesicht als zentrales Bühnenelement mit Hilfe eines hydraulischen Hubsystems erstaunliche Positionen einnehmen kann. Die mit drei beweglichen Fingern die rechte „Hand Lindau“ und die linke „Hand Bregenz“ mal von der Seite der Mitwirkenden zu sehen, war sehr eindrucksvoll. Das hat einige darin bestärkt, einen Besuch der im nächsten Jahr nochmal aufs Programm gesetzten Vorstellungen zu planen.



Treffpunkt Tomatenschüssel: Das Frühstück am Sonntagmorgen gehörte zu den Highlights des insgesamt schönen Ausfluges.

Abends konnten wir dann im Freien auf der Terrasse des Yachtclubs Bregenz das perfekte Wetter und gute Essen genießen, später der Sonne beim Versinken über dem westlichen Horizont zuschauen und noch lange bei Kerzenschein unser Wiedersehen feiern.

Der Sonntag begann für viele mit einer kleinen Runde Schwimmen in der Morgensonne durch den Hafen, gefolgt von einem Frühstücksbuffet von Helmut organisiert, das keine Wünsche offen ließ: eine Glasschüssel, groß wie ein Wagenrad, voller bunter Tomaten unterschiedlicher Sorten aus eigenem Anbau, selbstgemachte Marmelade, Käse- und Schinkendelikatessen aus dem Vorarlberger Umland, Rührei und leckeres Brot.

Als alle satt waren, hielt Helmut eine kleine Rede und „verlieh“ jedem Teilnehmer, der oder die den Weg nach Bregenz

gefunden hatte, ein Erinnerungsstück: eine hölzerne Skulptur mit einem Segel aus Nussbaumholz, von ihm selbst gedreht. Sowas hatten wir auf einem Dolce Vita-Treffen noch nie bekommen – die Überraschung war gelungen. Bis sich ein gefälliger Westwind aufgebaut hatte, konnten wir noch den Vormittag mit einem Spaziergang durchs Mündungsdelta der Bregenzer Ach oder die Altstadt von Bregenz verbringen, dann kam der Moment des kollektiven Ablegens. Einer nach dem anderen verschwand kreuzend im bunten Gewimmel auf dem See in Richtung Insel Lindau.

Es war ein fantastisches Wochenende! Danke an die Bregenzer für Euer Engagement und Eure Gastfreundschaft in Suppersbach!



Mit Kutter-Erfahrung ins Folkeboot

Eckernförde hat einen neuen Obmann!

von Arne Brach, F GER 575 SANDEMAN



Die Flotte in Eckernförde hat einen neuen Obmann. Im Sommer hat Arne Brach das Amt übernommen. Der 42-Jährige ist in Eckernförde geboren, verheiratet und hat eine zweijährige Tochter. Arne hat an der Fachhoch-

schule Kiel mit Außenzweig in Eckernförde Bauingenieurwesen studiert. Hier stellt er sich vor:

„Zum Segeln bin ich mit 15 Jahren erst recht spät gekommen. Ich habe nicht den klassischen Werdegang hinter mir – Optimist und Jollen wurden ausgespart und so bin ich 1993 direkt in den KIIK Kutter „Dr. Bellmer II“ des Segelclub Eckernförde eingestiegen. Damals waren die Hochzeiten des Kuttersegeln zwar schon vorbei und viele Clubs haben mangels Bedarf keine neuen Kutter auf Kiel legen lassen. Trotzdem bedurfte es mehrere Jahre lückenloser Präsenz bei der Winterarbeit am Kutter, bis man erstmalig auf die Crewliste für die Kieler Woche aufgenommen wurde.

Es folgten dann einige Jahre im Kutter, in denen ich ganz klassisch die einzelnen Stationen der Hierarchien an Bord (Trimmer, Schwert, Fock, Groß, Besan) bis zur Pinne durchlaufen habe. Nachdem die aktive Kutterzeit langsam ausklang, bin ich mit einem Freund vom Kutter ins clubeigene Folkeboot „PikDame“ gewechselt, das wir zusammen mehrere Jahre als Obleute betreuten. Hier gab es dann auch den ersten Kontakt zur Folkeboot-Flotte, durch die Teilnahme an den Eck Days. 1998 sollte es dann ein eigenes Schiff werden.

Nach langen Überlegungen (H-Boot, IF oder doch ein größeres Tourenschiff) ist auch auf Grund der Folkeboot-Flotte in Eckernförde, dem freundschaftlichen Kontakt zur Flotte Bodensee, der Möglichkeit Klassenregatten mit Tourensegeln zu kombinieren und dem Zufall eines wirklich unschlagbaren Angebotes, die Entscheidung für das Nordische Folkeboot gefallen. So habe ich dann mein jetziges Schiff „Sandeman“ GER 575, BJ 1985 im August 1998 kurz hinter dem Priwall in

Dassow mit dem geliehenen Trailer von Dieter Skorloff „Nauke“ abgeholt. Nach einem Sommer in der Halle waren alle optischen Mängel beseitigt und das Unterwasserschiff neu aufgebaut (der Aufbau hält bis heute unverändert – hier mein besonderer Dank an Nauke für die Tipps).

Durch den Kontakt mit den Eckernförder Folkebootseglern um Tische Blenckner und Jürgen Bendig bin ich dann 2002 der Deutschen Folkeboot Vereinigung beigetreten. Meine erste deutsche Meisterschaft mit eigenem Schiff segelte ich 2004 in Grömitz mit äußerst mäßigem Erfolg. Positiv jedoch – der Hoffungspreis ist bis heute fester Bestandteil unserer Küchenausstattung. Ich nutze das Folkeboot noch immer als Schiff für eine Urlaubstour auf der Ostsee wie für die Teilnahme an Regatten. Diese Kombination macht für mich unverändert den Reiz dieser Klasse aus. Leider ist in den letzten Jahren aus unterschiedlichsten Gründen Beides etwas zu kurz gekommen.

Zu meiner „Entscheidung“ das Amt des Flottenobmanns in Eckernförde zu übernehmen, hat nicht wenig das unermüdliche Engagement von Jürgen Breitenbach beigetragen.

Letztendlich freue ich mich aber auf die zukünftigen Aufgaben in Eckernförde und den Kontakt zu anderen Flotten.“

**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

„Ohne Neubauten stirbt eine Klasse“

folkenews im Interview mit Martina Klemmt

EMMA hat ihre erste Saison erfolgreich absolviert. Und nach dem ersten neuen Folkeboot seit vielen Jahren steht nun die Baunummer 2 aus neuer Produktion der Folkeboot-Centrale in Berlin kurz vor der Ablieferung „Das dritte Boot wird in den nächsten Wochen fertiggestellt“, berichtet Martina Klemmt für Haubold-Yachting im Gespräch mit den folkenews.

folkenews: Zwei neue Boote verkauft, das dritte ist im Bau. Ist das nicht ein Grund zum Feiern?

Martina Klemmt: Natürlich freuen wir uns riesig, dass der Bau dieser beiden Boote so reibungslos geklappt hat. Beide Boote liegen gut im Gewicht. Das war so nicht selbstverständlich zu erwarten gewesen. EMMA, der Kompositbau, ist vermessen, getauft und wird vom neuen Eigner und seiner Familie fleißig gesegelt. Die Baunummer 2 – sie ist aus Vollkunststoff – bekommt derzeit gerade die Beschläge und wird dann zeitnah vermessen. Sie kommt mit Barni Post und höher gelegtem stufenlosem Cockpitboden und ist an einen Berliner Regattasegler verkauft.

folkenews: Können wir uns jetzt wieder auf eine Serienproduktion freuen, wie es sie bis in die 1990er Jahre gegeben hat?

Martina Klemmt: Natürlich freuen wir uns über jedes verkaufte Boot – sonst hätten wir ja nicht in die Formen und die Wiederaufnahme des Baus investiert. Die Stückzahlen von einst wird es aufgrund der allgemeinen Marktsituation



Endlich wieder ein Neubau: Hoffentlich entwickelt EMMA für den Verkauf neuer Folkeboote eine ähnliche Zugkraft wie die legendäre Lok für Lukas und die Freunde der Augsburger Puppenkiste. Foto: Martina Klemmt

bei den Klassenbooten nicht mehr geben. Wir setzen auf individuellen Ausbau und Ausrüstung – von Folkebootseglern für Folkebootsegler. Die Bauzeit beträgt derzeit circa drei Monate.

Das erste GFK-Boot wollten wir ursprünglich selbst zum Ende dieser Saison auf der „Rolling Home“ in Berlin segeln. Nun ist es vorher verkauft worden, was uns natürlich freut. So werden wir eben mit dem nächsten GFK-Boot in die neue Saison starten – wenn es nicht auch vorher verkauft wird. Wir werden während der „Rolling Home“ und auf der „Boot & Fun“ im November in Berlin beide Boote

zeigen und raten jedem Interessenten, die Chance zu nutzen und sie sich anzusehen.

folkenews: Auf der „boot Düsseldorf“ im kommenden Jahr werden Haubold-Yachting und die Deutsche Folkeboot Vereinigung gemeinsam auftreten. Was versprechen Sie sich von der Messe?

Martina Klemmt: Dort geht es darum, dass sowohl die Klasse, als auch wir auf der boot Flagge zeigen. Ohne eine aktive Klassenvereinigung und ohne Neubau-Aktivitäten stirbt eine Klasse.

folkenews: Vielen Dank für Ihre Zeit und das Interview.



Eine spannende Fahrt mit Rückkehr zum Tatort

von Gudrun Gießler-Petersen, F GER 845 PUFFIN

Für F GER 845 PUFFIN mit ihrer Crew hieß es am letzten Juli-Morgen um 9.30 Uhr „Leinen los“ im Hafen des Flensburger Segelclubs/Glücksburg. Eigentlich war geplant, dass wir mit drei Folkebooten gemeinsam nach Schleimünde segeln wollten, doch es kam anders. Der Wind war schwach, auf den Motor wollte die Puffin-Crew möglichst verzichten und so zog sich das „Feld“ auseinander.

Am Leuchtturm Kalkgrund gab es keine andere Wahl als zu motoren, denn der Strom ging gegenan. Auf Höhe der Birk – sogar ein Standup-Paddler überholte uns – gab es kein Vorwärtskommen. Doch der Tank war fast halb leer! Würden wir den Hafen von Schleimünde erreichen? Was, wenn vor der unbekannteren Hafeneinfahrt das Benzin ausgeht? Bange Fragen. (An einen Reservetank hatten wir leider nicht gedacht)

Langsam wurde es dämmerig, und wir beschlossen notgedrungen zu ankern. Es gab keinen geschützten Platz. Zunächst war es recht gemütlich beim Abendessen im Cockpit. Sogar der Mond schien über dem Strand. Gut, dass der Anker hielt, denn nachts drückte von Osten ganz schöne Welle in die Förde; und es war gar nicht mehr so gemütlich. Ich musste an den Spruch denken, der im Museum Kunst der Westküste die Ausstellung „Seestücke“ kommentiert: Wir sind am, im und auf dem Meer nur Gäste. Zwischendurch auch die Frage: Warum tu ich mir das an?

In durchwachter Nacht der Blick aufs Smartphone: Sonnenaufgang 5.35 Uhr, um 5.00 weckte ich meinen Skipper und bei Sonnenaufgang lichteten wir vom Cockpit aus den Anker und waren bei gutem Wind in 2 Stunden in Schleimünde. Einige der Folkeboote lagen schon auf den reservierten Plätzen und halfen, dass wir im Päckchen festmachen konnten. Der Stress der Nacht war schnell vergessen bei einem Superfrühstück, welches die Crew der „Giftbude“ liebevoll bereitet hatte.

Tagsüber trudelten noch weitere F-Segler ein. Am Abend war eine große Runde zusammen bei Grillfleisch und geistigen Getränken. Ein schöner Sonnenuntergang trug zur Stimmung bei. Interessant waren die Gespräche, die sich um Restaurierung von älteren Booten, Ausstattung (Badeleiter, Sichtblende, Ruderbank etc.) und Segelerlebnisse drehten. Am Sonntag hieß es Abschied nehmen von Schleimünde und der fröhlichen Gemeinschaft.

Nach einem schönen Segeltag gegen 19 Uhr waren wir rechtzeitig im heimatlichen Hafen und voraussichtlich zum Tatort

wieder daheim. Eigentlich hätte der TV-Tatort zur Unterhaltung gereicht, doch bei uns war tatsächlich ein Tatort und der Einbrecher noch im Haus, als wir die Tür aufschlossen ... Aber das ist eine andere Geschichte. Die schreib' ich vielleicht für „Der Kriminalist“.

Endlich angekommen: Nach einer unruhigen Nacht vor Anker weist der Leuchtturm von Schleimünde den Weg zum Ziel.

Foto: Gudrun Gießler-Petersen



Endlich auf der Lotseninsel: Das Treffen der Flensburger Flotte in der Schleimündung entwickelte sich zur fröhlichen Runde.

Foto: Vincent Büsch

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband

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

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

Ziele und Aufgaben DFV

- Zusammenfassung aller Folkebootinteressen
- Vertretung der Klasse beim DSV
- Informationsaufbereitung (4 x jährlich das Segelmagazin **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 technischer und sportlicher Hinsicht
- Hilfestellung für Neueinsteiger
- Beratung und Starthilfen für Folkeboot-Interessenten durch Probesegele etc.

Der Vorstand

1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach
Starweg 18, 24159 Kiel
Telefon: (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 Lysewski
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 Bègré
Frohmatstr. 15, CH-9320 Arbon
Telefon: +41 (71) 440 15 22
begre.gygax@bluewin.ch
www.folke-bodensee.de

Eckernförde
Arne Brach
Wilhelm-Lehmann-Str. 6a
24340 Eckernförde
Mobil: +49 170 768 01 33
E-Mail: arne.brach@web.de
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

Mölnese
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



*Feucht und fröhlich: Segeln auf dem Folkeboot hart am Wind.
Foto: Andrea Brettschneider*