

Gennaker für das Folkeboot – Segelspaß auch ohne Rüssel!

So kam unsere Klasse nach Deutschland

Touren- und Regatta-Nachlese

Wenn der Sommer nicht reicht: Tipps zum Wintersegeln

Sternfahrt nach Mommarm -
einfach mal die Seele baumeln lassen

Vom 5.-7. August 2022 war es soweit: Die jährliche Sternfahrt der Folkeboote lockte 15 Crews mit ihren Booten auf die dänische Insel Alsen. Bei sehr wechselhaftem, aber überwiegend sonnigem und trockenem Wetter füllten wir den Hafen Mommarm mit einer schönen Flotte und das Päckchen wurde von Freitag Mittag bis Samstag Abend immer größer.



Es wurde über Masttrimm diskutiert, das Erstaunen über mehrere 180-Grad-Winddreher bei der Anreise war groß und wir hatten einfach ein paar schöne, gesprächige Stunden. Neue Kontakte wurden geknüpft und alte Bekanntschaften und Freundschaften gepflegt und sicher auch das eine oder andere Seemannsgarn gesponnen.

Manch einer nutzte den tollen Strand für ein kühles Bad bei 18-19 Grad Wassertemperatur und ein langer, gemeinsamer Grillabend krönte das Treffen, bis am Sonntag nach und nach die Heim- oder Weiterreise angetreten wurde.

Im nächsten Jahr gibt es bestimmt eine Wiederholung! Dazu in einer der nächsten Ausgaben mehr...



Inhalt dieser Ausgabe

Editorial

Aktuelles	02
Editorial	03
Neue Mitglieder	03

Technik & Sicherheit

Gennaker für das Folkeboot	04
----------------------------	----

Sport

Folkeboottraining in Eckernförde	06
Regatta Eckdays 2022	07
IDM der Folkeboote in Konstanz	08

Aftersail

Wie das Folkeboot nach Deutschland kam	11
--	----

Fahrten

Ein Deutsch-Dänischer Segelsommer	13
Wintersegeln in Berlin	16

Verein

Impressum	02
Nachrufe	18
Der Vorstand und die Flottenkapitäne	19

Titelbild: Sternfahrt Mommarm
Foto: Jan Hinnerk Alberti

folkenews
Internationale Fachzeitschrift und offizielles Mitteilungsblatt der Deutschen Folkebootvereinigung e.V., Klassenvereinigung der Nordischen Folkeboote 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 15.09.2022

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

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

© Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.

Liebe Folkebootseglerinnen,
Liebe Folkebootsegler,



jetzt liegt schon wieder die halbe Saison hinter uns. Herausfordernde Regatten wurden gesegelt und schöne Törns unternommen.

Die zurückliegenden Highlights waren dabei aus meiner Sicht die Wettfahrten um den Goldpokal in Kiel und die Bestenermittlung in Travemünde.

Der Goldpokal war mit 54 Teilnehmern aus Dänemark, Schweden, Finnland, Estland, England und Deutschland sehr gut besucht. 6 anspruchsvolle Wettfahrten und ein gelungenes Rahmenprogramm, das von der Kieler Flotte organisiert wurde, fanden viel Zustimmung unter den Teilnehmern. Goldpokal-Gewinner war wieder einmal Søren Kæstel, mit seiner Crew vom Hellerup Sejlklub, Dänemark.

Per Buch, der neue Chairman der NFIA, machte mich allerdings auf eine seltsame Entwicklung aufmerksam. Wieso nehmen am

GC nur 9 dänische Segler teil, während die gleiche Anzahl Folke-Segler die weitere Reise nach Berlin im dunklen Oktober zum Rolling Home antreten? Wir fanden beide keine plausible Erklärung.

Das zweite Highlight der Saison war die Bestenermittlung der Folkeboote im Rahmen der Travemünder Woche. Da nur 20 Folkeboote gemeldet hatten, konnte anstatt der geplanten IDM nur eine Bestenermittlung stattfinden. Es wurden 9 Wettfahrten bei meist schönem Wetter gesegelt. Erster der Bestenermittlung wurde der amtierende Deutsche Meister Walther Furthmann mit seiner Crew vom Yachtclub Strande.

Die Ausrichtung des Rahmenprogramms hatte die Essener Flotte übernommen. Ein Highlight war das tägliche Einlaufbier; wir saßen alle auf den Stufen oberhalb des Yachthafens mit Blick auf die Passat und die am Steg liegenden Folkeboote und konnten bei einem Bier den Regattatag Revue passieren lassen. Auch an dieser Stelle nochmals ganz herzlichen Dank an die Essener Flotte für ihre Mühe.

An beiden Veranstaltung waren mehrere Vorstandsmitglieder an der Organisation und Durchführung beteiligt, für Euer Engagement auch nochmals herzlichen Dank.

Rückblickend ist leider zu erkennen, dass viele Folkebootsegler aus persönlichen Gründen nur an einem der zwei attraktiven Events an der Ostsee teilgenommen haben.

Aufgrund der grundsätzlich rückläufigen Teilnehmerzahlen an Regatten, hat unser Sportwart, Sönke Durst einen Arbeitskreis gegründet, der Strategien entwickeln soll, um in Zukunft wieder mehr Regattasegler an den Start zu bekommen. Ich bin gespannt auf die Ergebnisse!

Auch in diesem Jahr haben wieder mehrere Folkeboot-Segler aus dem Binnenland diese Ostsee-Events genutzt, um in Urlaubstörns zu starten. Von Kiel aus segelte Matthias vom Yacht-Club Stockach/Bodensee nach Göteborg, Hans Herrmann aus Berlin startete seinen Ostseetörn. Von Travemünde aus ging es für Alex aus Kressbronn/Bodensee in seinen Familienurlaub auf die Ostsee. Das sind doch bestimmt auch Anwärter auf den Fahrtenpreis, oder?

Euch allen viel Spaß in der zweiten Hälfte der Segelsaison mit eurem Folkeboot,

wünscht Euch

Euer 1. Vorsitzender
Dr. Jürgen Breitenbach

Willkommen an Bord, willkommen in der DFV!

Prof. Dr. Stefan Stolte	Eigner F GER 761	YCRE	Flotte Essen
Udo Dregenus		YCRE	Flotte Essen
Heiner Sietas	Eigner F GER-1165	DRS	Flotte Schlei
Gösta Müller	Eigner F GER-514	YCRE	Flotte Essen
Andreas Schlüter	Eigner F S 1216	SLSV	Flotte Kiel

Masttop-Version Gennaker für das Folkeboot

von Heino Haase, F GER 482 RELAXED RABBIT

Der Fahrtensegler hat ihn schon seit längerer Zeit, den Gennaker. Das Wort Gennaker ist ein Kunstwort und setzt sich zusammen aus Abkürzungen von Genua und Spinnaker. Beides sind Segel, die – zumindest in Deutschland – kaum auf Folkebooten gefahren werden. Die moderne Bezeichnung ist **Gennaker**. Sehr gern wird der Gennaker auf Rüsselbooten gefahren. Üblicher Weise wird mit einem Gennaker vor dem Wind gekreuzt. Weil der Spibaum auf diesen Booten zu kurz wäre um Vor-dem-Wind zu segeln. Der Baum des Folkebootes hat jedoch 50% mehr Länge als J. Das bedeutet, Folkeboote können mit einem Gennaker „platt vor dem Laken“, also ausgebaumt, segeln. Ein großer Vorteil.

Was ist ein Gennaker?

Der Gennaker ist ein asymetrischer Spinnaker. Das Vorliek ist länger als das Achterliek. Der Bauch ist flacher als bei einem Spi. Das Profil läuft achtern wenig gerundet aus und die Vorliekanschnittkante ist weniger ausgestellt als das Achterliek. Der Gennaker wird im Masttop angeschlagen. Die Fläche beträgt knapp 32qm.

Das Segel ist aus einem 40gr/m² leichtem Nylontuch gefertigt und hat im Vorliek eine Dyneemaleine eingearbeitet, welche ein Überdehnen verhindert.

Was erreicht man mit einem Gennaker?

Entschieden mehr Segelspaß. Denn das Boot wird dynamischer. Auf Urlaubstörns ist der Hafen schneller erreicht und speziell bei Leichtwind kommt der Motor entschieden weniger zum Einsatz.

Auf Regatten nach Yardstick (gem. DSV-Liste statt 114 mit 112/110 gesetzt) oder nach ORC-Club vermessen, hat man mit dem GPH Wert 820 auch Chancen gegen moderne Boote wie X35 oder First32.

Je nach Windstärke wird das Folkeboot auf allen Kursen schneller, 1-2 Knoten.

Bei welchen Windstärken kann man den Gennaker segeln?

Das ist davon abhängig ob er an einem Holz- oder Alu-Mast gefahren wird. Die hier genannten Windstärken sind für einen Holzmast gedacht.

Kurs	Bft.	mögliche segelbare Höhe
Am Wind	2,0	50 - 60 Grad, je nach Windstärke
Halber Wind	2,5	
Vor dem Wind	3,5	Baum nach Luv ausgestellt

Bei einem Alu-Mast kann es eine Windstärke mehr sein. Die Angaben beziehen sich auf den scheinbaren Windeinfall und keiner bis leichter Welle. Bei Welle jeweils 1 bft. weniger. Grundsätzlich sollte sich der Segler, den Mast beobachtend, langsam an die Grenze tasten.

Das Achterstag und die Jumper sollten stets angezogen sein.

Welche Beschläge und Leinen sind notwendig ?

- Im Masttop einen drehbaren Fallblock, etwas unterhalb des Messbandes montieren.
- Wenn die Schotwinde auf dem Kajütdach platziert ist, in Höhe des Reitbalkens an Deck einen drehbaren Schot-Umlenkblock montieren.
- Ist die Schotwinde an Deck platziert, ist es **sinnvoll**, den drehbaren Umlenkblock auf dem Achterdeck, 25-40cm vor dem Heck zu montieren.
- Um den Gennaker bei unterschiedlichem Windeinfall **optimal** zu trimmen, ist ein Barberholer sinnvoll. Dazu wird ein Umlenkblock ca. 25cm vor dem Kajütende am äußersten Rand des Decks montiert.
- Im Bugbereich, möglichst weit vorn, muss ein Auge montiert sein an dem der Segelhals oder der Roller angeschlagen wird.

Fall und Schot

Bewährt hat sich ein Fall aus Polyester von 6mm und einer Gesamtlänge von 24m. Das Fall wird per Umlenker am Mastkragen nach achtern zu einer Klemme geführt. Als Schot sollte eine leichte Leine von 6 oder 8mm verwendet werden. Die Länge sollte je Seite 12 bzw. 15m betragen. Je nach Position des achteren Umlenkblock.

Wie wird der Gennaker gesetzt und getrimmt?

Ob ein Roller verwendet wird oder nicht: Der Gennaker sollte im Sack so gepackt sein, dass Hals und Kopf oberst liegen. So kann der Gennaker bequem gesetzt werden. Ist ein Roller vorhanden, wird das Fall fest durch gesetzt. Das ist wichtig, damit der Gennaker ohne Behinderung ausrollt. Das Gleiche gilt auch für das Einrollen.

Grundsätzlich gilt: je loser das Fall, desto weiter wölbt sich das Vorliek nach außen und desto höher kann man am Wind segeln. Vor dem Wind wird der Gennaker dadurch etwas tiefer.

Mit zunehmenden Wind das Vorliek etwas strammer durchsetzen.

Kurs	Fallspannung
Am Wind	ca. 40cm loser als fest. Eine Endmarkierung am Fall ist effektiv
Halber Wind	ca. 30cm loser als fest. Eine Endmarkierung am Fall ist effektiv
Vor dem Wind	ca. 20cm loser als fest. Eine Endmarkierung am Fall ist effektiv

Möchte man nicht trimmen und hat den Schotumlenker in Höhe des Reitbalkens montiert, kann man es auch lassen. Ist der Schotumlenker achtern montiert, kann man auch mit einem auf Länge fixierten Barber segeln. Gut getrimmt ist der Gennaker natürlich effektiver. Und auf Regatten muss getrimmt werden.

Kurs	Schotführung
Am Wind	Barber lose wenn der Schotumlenker in Höhe des Reitbalkens sitzt. Sonst ca. 30cm anziehen
Halber Wind	Barber ca. 60cm anziehen
Vor dem Wind	Barber zu Blocks anziehen

Gennaker mit Endlosroller

Sehr komfortabel ist die Benutzung des Gennaker mit einem Endlosroller. Damit läßt sich auch das Schiften einfach erledigen. Einrollen - Ausrollen

Zum Ein- und Ausrollen des Gennaker sollte das Fall stets fest durchgesetzt sein. Gut ist es, wenn das Achterliek beim Einrollen nach unten gezogen wird

Ein Roller für die Fock ist natürlich das Nonplusultra für die “Arbeit” auf dem Vordeck.

Mit Rolleinrichtung läßt sich der Gennaker auch Einhand segeln.



Folkeboot-Training in Eckernförde 2022

von Rainhard Zübner-Baake, F G 340 FRIEDA

Nach der Corona bedingten Pause hat nun endlich das Training für die Mannschaften der Folkeboote vom 23.05. bis zum 26.05. in Eckernförde stattfinden können. Der Anreisetag war der Samstag und das Slippen mit dem Kran in das Wasser wurde durch einen starken Wind auf den Sonntag verschoben. Am Sonntag hatte der Wind etwas nachgelassen sodass unsere Boote problemlos in das Wasser gekrant werden konnten. Der Hafenmeister hat jedem Boot seinen Platz für die Woche zugeteilt. Hier mussten wir feststellen, dass das Wasser der Eckernförder Bucht durch den Wind in die Ostsee gedrückt worden ist. Vom Steg war es ein ganzes Stück runter zum Boot. Eine leichte Brise am Sonntag und die Berliner Boote haben mit einem langen Schlag die Eckernförder Bucht erkundet. Vorbei am Marine Stützpunkt und an vielen Campinganlagen war ein einfaches Segeln möglich. Hier ist es sehr entspannt, die Motorboote und Ausflugsdampfer, die wir von den Binnenseen gewohnt sind haben uns nicht gefehlt.

Am Montag war das erste Treffen um 09.30 Uhr im Schulungsraum des Segelclub Eckernförde e.V. angesetzt. Als Trainer standen uns wieder Holli Dittrich und Klaus Blenckner zur Verfügung. Beide sind sehr erfahrene und erfolgreiche Folkebootsegler. Am ersten Vormittag wurden die Boote von Holli besichtigt und Tipps zur Grundeinstellung der Takelage gegeben. Nun ging es dann los, es wurde abgelegt und in der vereinbarten Bucht von Eckernförde wurden die ersten Vergleichsfahrten durchgeführt. Immer zwei Boote bildeten ein Pärchen, die sich parallel über das Wasser bewegten. Durch kleinere Einstellungen an den Wanten konnten hier schon Erkenntnisse zu seinem zugeteilten Sparingspartner gewonnen werden. In der Zwischenzeit haben die Trainer eine kurze Regattabahn ausgelegt. Nun wurden auch schon die ersten Videoaufnahmen von den einzelnen Booten durch die Trainer gemacht. Durch den frischen Wind zur Mittagspause ist der Innenkai der Hafenanlage Eckernförde Zielpunkt, um mit den Booten anzulegen. Gar nicht so einfach den Schwarm von 8 Booten an der durch einige Motorboote belegten Kaianlage zu navigieren. So gab es zum Mittag frische Fischbrötchen an der belebten Promenade. Bewundernswert war die Zapfanlage, die das frische Bier von unten durch ein Ventil in das Glas beförderte. Nix mit 7 Minuten der Besinnung, alles auf Geschwindigkeit getrimmt. Genauso wie die motivierten Mannschaften, die nach dem Essen wieder auf die Boote gingen. Auf der ausgelegten Regattabahn wurden nun Starts mit einer Runde um das Luvfass zum Start durchgeführt. Nach einer kurzen Verschnaufpause wurde die Bahn nun Richtung Ostsee ausgelegt und das obligatorische Hafen-Race durchgeführt. Das Ziel war kurz vor dem Hafen, den wir alle gut erreichten.

Der Abstand zur Marine Basis sollte eingehalten werden, denn sonst erfolgt ein Anruf der Wachmannschaften und das Boot wird zurechtgewiesen. Nach dem Anlegen haben sich die Mannschaften wieder im Schulungsraum eingefunden. Jetzt wurden die Videoaufnahmen ausgewertet und je Boot eine Manöverkritik gehalten.

Die Tage des Trainings haben sich in der Struktur nicht geändert. Wind und Welle haben die Tage des Trainings sehr unterschiedlich gestaltet. Am zweiten Tag bekamen die Boote durch Holli Besuch an Bord. Holli konnte hier jetzt an der Pinne der Boote wertvolle Erfahrungen mit den jeweiligen Besatzungen teilen. Am Dienstagabend haben sich die Protagonisten der Trainingsgruppe an Land im Brauhaus getroffen. Der Seglerhock hat bei leckerem Essen und lecker Bier die Gemeinschaft zusammengebracht.

Der Donnerstag war mit stark auffrischendem Wind gesegnet. Da war es jeder Mannschaft freigestellt, sich den Herausforderungen zu stellen oder im Hafen zu bleiben. 3 Boote haben den Weg auf die See gefunden, die andern haben entweder an ihren Booten geschraubt oder sich ausgeruht. Am Abend war der selbstorganisierte Grillabend wieder Gelegenheit, die anderen Mannschaften näher kennen zu lernen.

Wir haben in dieser Woche von den umfangreichen Erfahrungen der beiden Trainer profitiert. So mental gestärkt und mit gut getrimmten Booten, konnten wir der Regatta Eckdays beruhigt entgegensehen.

Regatta Eckdays 2022

von Rainhard Zübner-Baake, F G 340 FRIEDA

Die diesjährigen ECKDAYS 2022 wurden gemeinsam mit der Landesmeisterschaft Schleswig-Holstein ausgetragen. Somit haben sich wieder die starken Mannschaften aus dem Norden und die angereisten Segler aus den anderen deutschen Landesteilen sowie eine starke dänische Truppe in Eckernförde getroffen. Insgesamt haben sich 23 Boote für einen Start entschieden. Davon waren es 4 Boote aus Dänemark, die an den Start gehen wollten. Der erste Regattatag war durch sehr starken Wind gekennzeichnet. Der Start wurde mehrfach verschoben in der Hoffnung, dass der Wind am Nachmittag etwas nachlässt. Die Anzeige am Flaggenmast an Land wurde immer im Auge behalten. Dann ging es doch los. Unser Boot die Frieda FG340 hat Verstärkung aus der Schweiz bekommen. Somit konnten wir in der optimalen Mannschaftsstärke auf die Regattabahn gehen. Rainhard hatte die Pinne, Gunnar die Mittelposition und für das Vorschiff zeichnete sich Yvonne verantwortlich. Die alten Segel haben wir hochgezogen und das war auch gut so. Auf der Regattabahn, die in der inneren Bucht von Eckernförde ausgelegt war, konnten wir den stürmischen Windböen die Plätze 14 und 12 abtrotzen. Wir waren heilfroh als wir wieder anlegen konnten. Für die Abendveranstaltung wurde vom Segelclub Eckernförde e.V. ordentlich aufgetischt. Nicht nur Spanferkel und lecker Salat wurden angeboten, auch gab es Fisch in verschiedenen

Varianten. Für die musikalische Untermalung hat eine Live-Band in hervorragender Art und Weise gesorgt. Am zweiten Regattatag hat sich das Wetter total verändert und nur ein leiser Lufthauch hat die Folkeboote vorangetrieben. Die erste Fahrt konnten wir mit einem 6. Platz abschließen. Der Wind hat bei der zweiten Fahrt dann kontinuierlich nachgelassen. Die Tonne, die wir zur Zieleinfahrt runden mussten, konnte lange Zeit nicht hinter dem Boot gelassen werden. Nach Erreichen der maximalen Zeit wurde dieser Lauf dann nur für die drei bereits durch das Ziel gekommenen Boote gewertet. Immer wieder wurde der dritte Start verschoben. Der Wind konnte sich einfach nicht erbarmen, hier noch einmal aufzufrischen. Als sich etwas mehr Wind einstellte wurde die dritte Fahrt gestartet. Leider war schon auf dem Weg zur ersten Tonne klar, dass auch dieses Rennen frühzeitig beendet werden musste. Die Boote wurden in Schlepp genommen und in den Hafen gebracht. Wir haben uns gleich beim Kran angestellt und nachdem wir das Boot auf dem Anhänger hatten, gingen wir zur Siegerehrung. Erster wurde Per Jørgensen, zweiter Ulf Kipcke und den dritten Platz hatte sich Walther Furthmann gesichert. Wir haben einen undotierten aber für uns dennoch schönen 11. Platz erreicht. Die Rückfahrt war durch Regen und volle Straßen gekennzeichnet, die Frieda konnten wir dann um 23.30 Uhr im Club abstellen.



IDM Konstanz

Internationale Deutsche Meisterschaft

von Felix Gäde, F GER 918 MED BLÆSTEN

Die eigentlich als IDM geplante Travemünder Woche in diesem Jahr war unglaublich spannend und wir werden sicherlich noch in der Folkenews davon lesen. Leider konnte aber keine Meisterschaftswertung realisiert werden. Blicken wir doch einmal auf die IDM im letzten Jahr zurück...

Seit ich meinen Lebensmittelpunkt nach Dresden verlegt habe, komme ich sehr selten zum Segeln auf dem Folkeboot und noch seltener zum Segeln auf dem Bordesholmer See. Trotzdem – oder gerade deshalb – freute ich mich sehr, dass ich letztes Jahr die Möglichkeit hatte, mit Jürgen Breitenbach als Steuermann und Holli als Cheftaktiker das Folkeboot auf den See zu bringen – und zwar auf den Bodensee bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft in Konstanz.

Schon im Vorfeld, im Winter, wurde alles festgelegt und alle Absprachen getroffen. Doch dann wurde der Steuermann zunehmend nervös, als ich ihm von meiner bevorstehenden Vaterschaft erzählte, die im Oktober eintreten sollte. Der errechnete Termin war 3 Wochen nach der IDM. Mehrere Anrufe und zahllose beruhigende Worte später (ich habe sogar meine Mutter verpflichtet einzuspringen, falls ich in letzter Sekunde ausfalle) konnte ich dann doch nach Konstanz aufbrechen. Anni wollte sich aufgrund ihrer fortgeschrittenen Schwangerschaft nicht mit der siebenstündigen Fahrt belasten, sodass ich am Sonntag, den 12. September um 12 Uhr, allein in Konstanz aufschlug.

**12. September**

Überrascht von der Größe – Konstanz ist eher ein großes Dorf – purzelte ich von der Umgehungsstraße direkt schon auf den Steg. Hier wurde extra für uns Folkeboote vom THW ein eigener Schwimmsteg in der Mitte des Hafens errichtet und in der Sekunde, wo man ihn betrat, war man wieder unter alten Bekannten. Eine Folkeboot Veranstaltung ist wie eine große Familie und die Segler

verändern sich wenig.

Sobald ich meinen schwimmenden Untersatz für die Woche, den roten Till (F-GER-417), ausgemacht hatte, winkten mir auch schon freudig Jürgen und Holli entgegen. Ich schmiss meine Tasche unter Deck und los ging es zum ersten Probeschlag auf dem mir noch unbekannten Gewässer.

Bei malerischem Himmel und klarer Sicht zeichneten sich die Alpen

gegen den blauen Himmel ab. Einzig der so wichtige Wind ließ auf sich warten, so konnten wir uns bei soliden 2,5 Knoten Fahrt über Grund entspannt kennenlernen.

Verplant wie immer nahmen wir nach 2 Stunden Kreuzen und Speedvergleichen Kurs auf die Startlinie der Proberegatta. Die startete leider 30 Minuten früher als wir dachten und so konnten wir nur noch in den Hafen zurücksegeln.



Hier suchte ich dann die Unterkunft auf, denn meine Eltern (Adelheid und Ernst) sollten auch gegen 17 Uhr ankommen. In einer schönen, mitten in der Stadt gelegenen Wohnung, haben wir uns getroffen. Gegen 19 Uhr ging es dann zurück zur gelungenen Eröffnungsveranstaltung in das malerische Vereinshaus des KYC (Konstanzer Yacht Club). Bei leckerem Bier und Grillgut konnten noch die Segler begrüßt werden, die man noch nicht auf dem Wasser oder Steg getroffen hatte. Und ich konnte viele freudig ungläubige Gesichter ausmachen, die meinen Vater nicht am Bodensee vermutet hatten – wie gesagt eine große Familie. Abgeschlossen von super Live-Musik – ♪ die Fischerin vom Bodensee ist eine fescche Maid juchee ♪ – wurde das Event eine runde Angelegenheit und versprach viel für die folgende Woche.

13. September

An diesem Morgen war um 9 Uhr Steuermannsbesprechung, wonach direkt AP gehisst wurde. Der Wind ließ weiter auf sich warten, doch um 12 Uhr kam Unruhe in den Hafen. Die Ersten zogen die Segel hoch, und siehe da, tatsächlich frischte der Wind auf, so dass wir alle ausliefen. Alle bis auf einen: Walter Furthmann war schon seit 10 Uhr auf dem Wasser. Bei wenig Wind und gutem Speed durfte ich einen schönen Tag unter Deck verbringen und war doch überrascht, am Luvfass immer mehr als das halbe Feld hinter uns zu sehen. Die Ergebnisse konnten sich auch sehen lassen, (4,3,12). Abgerundet wurde der Tag durch ein schönes Steg-Bier einer örtlichen



Brauerei (auch hier war die Fischerin vom Bodensee wieder vertreten). Ausgeklungen ist der Abend dann beim Abendessen mit Blick auf das Südufer. Allerdings kann ich Waldmeister Spritz nicht so empfehlen, da bleibe ich lieber beim Aperol. ;)

14. September

Der Dienstag fing erneut mit AP an. Zeit für ein gutes Buch unter Deck, baden gehen und fachsimpeln am Steg. Nachdem um 12 Uhr doch der Versuch unternommen wurde auszuweichen, wurde die Wettfahrt auf dem ersten Vorwindgang mit uns an Platz 1 abgebrochen. Der Wind nahm zum Abend komplett ab, so dass der See wie ein Spiegel vor uns lag. Ausgeklungen ist der Abend bei Pizza auf der Seeterrasse des örtlichen Casinos mit Sonnenuntergang.

herausgekommen und konnten so in der ersten Wettfahrt trotz stark drehender Winde mit einem 5. Platz unsere Leistung vom Montag bestätigen (es waren ja zwei Segler vom Bordesholmer See an Bord). Der Anfang der zweiten Wettfahrt hat sich durch vermehrte Frühstarts um einiges nach hinten verlegt, bis der Wettfahrtsleiter sich gezwungen sah, die schwarze Flagge herauszukramen. Hoch und schnell, wie man nun einmal starten muss, haben wir uns deswegen nicht bremsen lassen und lagen im Ziel auch auf der vierten Position. Einziges Manko des Tages war, dass wir keinen „Tut“ bekamen. Aber ganz nach der alten Weisheit: „Wer bei 10 Starts nicht mindestens einmal zu früh gestartet ist, ist zu spät gestartet“, haben wir dieses Ergebnis als Streicher abgetan und uns über unseren Bootsspeed gefreut.

**15. September**

Am Mittwoch wurden wir durch stetigen sanften Wind durchgeschüttelt. Bei den stressigen Kreuzen sind wir sehr gut aus den Starts

Am Abend hatte die Folkeboot-Vereinigung einen Abend auf der MS Überlingen organisiert, auf der bei entspannter Atmosphäre neue Bekanntschaften geschlossen wurden und Alte wieder aufgelebt sind.

16. September

Der Donnerstag überraschte uns das erste Mal in dieser Woche mit einer ordentlichen Bries. Pünktlich um 10Uhr starteten die Wettfahrten und wir stellten überrascht fest, dass unser Trimm auch bei dieser Windstärke genau richtig war. Auf der Zielkreuz der ersten Wettfahrt gingen wir als erster um das Leefass und wir begannen ganz nach Manfred Curry mit dem Abdecken des Zweiten und Dritten, die mit nach links zogen. Doch den vierten und fünften, die nach rechts raus gingen, konnten wir nicht halten, so dass aus diesem fast sicheren Sieg noch ein Krimi auf den letzten Metern wurde. Die Sahnehaube auf diesem Krimi war dann noch ein abflauer Wind, der durch leichte Dreher alle 5 Plätze weiter durcheinander würfelte. Doch dann kurz vor dem Ziel, nach zwei abgebrochenen Regatten, wo wir an erster Stelle lagen, kam die Kirsche auf die Sahnehaube in Form einer privat Böe mit einem 35 Grad Zieher durch den wir direkt vor dem Zweiten und Dritten auf Steuerbord durchs Ziel gehen konnten. Noch im Siegesrausch kam der Wind zurück und das stärker als vorher, sodass sogar die den See umgebenden Blinklichter angingen.



Unsere fehlende Kenntnis der lokalen Bräuche und Begebenheiten ließ uns dadurch vermuten, dass dies die Sturmwarnung sei, und wir bereiteten uns auf ein wirkliches Unwetter vor. Noch dazu kam eine wirkliche schwarze Wand, die über unsere Köpfe hinweg zog. Mit geborgenem Großsegel und in Vollmontur kreuzten wir hinter dem Ziel herum bis uns panisch ein Juryboot entgegenkam. Die Herren winkten aufgeregt und riefen „Los ab zum Start!“. Dann aber Segel hoch und doch auf den starken Wind einstellen. In dem Moment, als wir am Startschiff ankamen, ging der „blaue Peter“ runter, wir schmissen panisch unsere Brötchen in die Tüten zurück und starteten auf die fünfte Wettfahrt. Trotz, oder gerade wegen unserer Überraschung, konnten wir hier einen Start-Ziel-Sieg verbuchen. Leider blieb uns der dritte Sieg an dem Tag verwehrt, aber wenn man die 7 etwas undeutlich schreibt, sieht sie auch aus wie eine 1. Deshalb waren wir mit diesem Regattatag mehr als zufrieden.

17. September

Am Freitag sind wir das erste Mal schon um 9:30Uhr ausgelaufen, da die letzte Startmöglichkeit schon um 13Uhr war. Bei 8Knoten Wind konnten wir das erste Mal zu dritt auf der Kante sitzen (in Luv). Trotz der Westwind-Großwetterlage stand zunächst der Ostwind gut in die Konstanzer-Bucht hinein. Pünktlich gestartet nahm schon auf der Startkreuz der Wind ab, sodass wir an dritter Stelle ums Luvfass herumgingen. Leider lag an erster Stelle Sönke, der in der Wertung nur einen Punkt hinter uns lag. Somit war natürlich unser dritter Platz in der Gesamtwertung in Gefahr. Pech oder Glück – man mag es nennen, wie man will – nahm der Wind so weit ab, dass die Regatta abgeschossen wurde. Da sich der Spiegel wieder breit machte, entschied kurz darauf der Wettfahrtsleiter, die Internationale Deutsche Meisterschaft in Konstanz für beendet zu erklären. Nun ging natürlich das Hafenrennen los. Doch durch die gute Organisation des Konstanzer Yachtclubs gab es je nach Distanz zum Wohnort ein Kran-Vorzugsrecht, sodass wir noch am gleichen Tag die Yacht auf den Hänger verladen hatten. Abgerundet wurde diese wunderbare Veranstaltung durch den Galaabend im Steigenberger Hotel mit Live-Musik, super Essen und großer Preis-Übergabe-Zeremonie. Vielen Dank an den Konstanzer Yachtclub und alle, die dieses fantastische Event möglich gemacht haben. Ich habe beschlossen: Ich komme auf jeden Fall zum Segeln an den Bodensee zurück.

Unsere kleine Frieda ist am 17. Oktober zu uns gekommen. Seitdem hält sie uns stark auf Trab und wir sind furchtbar vernarrt in sie. Sie lässt alle lieb grüßen und freut sich, euch bald alle mal am See zu treffen.



Wie das Folkeboot nach Deutschland kam

von Matthias Pape

Am Anfang, in den 50er Jahren, waren es die für die damaligen deutschen Segler überragenden Segeleigenschaften des in Skandinavien, aus einem Konstruktionswettbewerb des Skandinavischen Seglerverbandes hervorgegangenen und entwickelten Folkebootes, sein im Vergleich zu zeitgenössischen heimischen Bootsklassen günstiger Preis und die technisch einfache Bauweise, die es für die Nachkriegssegler interessant machten. Diese Gründe und der besondere Spirit der Klasse haben seine Beliebtheit über die folgenden Jahrzehnte immer weiter gesteigert.

Das ideale Fahrten- und Regattaboot der 50er

Zu Beginn zögerlich – das erste Nordische Folkeboot mit der Nummer 1 wurde im August 1957 in Deutschland registriert – verbreitete es sich bald rasch, weil es sowohl für das Fahrten- wie auch Regattasegeln einsetzbar war. Es war in den Anfangsjahren der 50er einfach das ideale, bezahlbare Allroundboot mit erstklassigen Segeleigenschaften für alle SeglerInnen mit schmalem Budget. Der Erfolg dieser typisch skandinavisch innovativen Einheitsklasse war damit – im nach günstigen Booten geradezu hungernden Nachkriegs-Deutschland – geradezu vorprogrammiert.

Erstverhalten, wer konnte sich in den 50ern schon ein neues Boot leisten – es gab Anderes und Wichtigeres anzuschaffen – stieg die Zahl der Nordischen Folkeboote in Deutschland, besonders in Schleswig-Holstein, schnell an. Basis hierfür waren einige Bauserien von

Werften in Deutschland und Dänemark sowie einige Einzelbauten. Ein wesentlicher Auftraggeber war seinerzeit die Deutsche Marine.

Deutsche Folkeboote holen auf

Als dann in der Mitte der 60er Jahre die ersten dänischen Folkeboote zu Regatten in Deutschland erschienen und für Furore sorgten, wuchs das Interesse rasant. Das besondere Boot fand schnell größere Verbreitung, nicht nur weil es gut segelte und erschwinglich war, es war auch im Gegensatz zu den teuren olympischen Klassen fahrtentauglich und somit genau das richtige Boot zur richtigen Zeit. Segeln war im aufstrebenden Deutschland wieder interessant und das Nordische Folkeboot passte genau in diese Aufbauzeit.

Einen An Schub gab auch der Deutsche Seglerverband (DSV), weil er das Nordische Folkeboot zu einer anerkannten ausländischen Klasse machte und erlaubte den Seglern die problemlose Teilnahme an den wichtigen regionalen Verbandsregatten.

Steigende Boots- und Meldezahlen

Daneben war es immer wieder die Kieler Woche und der Anreiz der Teilnahme am Goldpokal mit ihren stark steigenden Meldezahlen, die Antrieb gaben für neue und mehr Bauten in der Folkebootklasse. Zudem gab es den schon damals von anderen Klassen mit Neid betrachteten Spirit und Zusammenhalt der Folkebootsegler bei ihren Treffen zu Regatten, aber auch bei Touren oder Treffen in fremden Häfen. Das prägt die Klasse bis ins neue Jahrtausend

hinein. Diese angenehmen menschlichen Kontakte förderten die Klasse von Anfang an und ließen sie mehr als andere Bootsklassen zusammenhalten und kontinuierlich wachsen. Auch die Messebesuche bei Freunden und Werften waren Highlights im Zusammenhalt.

Spirit bringt Erfolg und gute Stimmung

Dies alles schlug sich auch bald in Regattaerfolgen nieder. Die deutschen Folkebootsegler konnten sich mit den überwiegend dänischen Konkurrenten messen und wurden so, angeschoben von einzelnen überragenden Seglern, bald den Skandinaviern ebenbürtig.

Weil für das Regattasegeln laufend neue Boote zur Flotte stießen, wurde durch den Weiterverkauf der Bestand immer breiter – das gilt auch heute noch, denn Nordische Folkeboote sind langlebig und gehen im Laufe ihres Lebens von Hand zu Hand und bleiben weiterhin, auch gerade für viele Einsteiger, das erschwingliche Boot ihrer Träume.

Vom Volksbootclub zur Deutschen Folkeboot Vereinigung

Unterstützt wurde der in den 60ern und 70ern starke Anstieg der Bootszahlen durch prägende Seglerpersönlichkeiten, die es schafften, dass Folke durch Mund-zu-Mund-Propaganda, aber auch durch erfolgreiche Regatten und spektakuläre Fahrten immer populärer zu machen. Daneben war es die immer stärker werdende organisatorische Struktur aus anfangs dem Volksbootclub und

später einer, auch international vernetzten, Klassenvereinigung, die der Klasse inneren Halt gab. Die Klassenvereinigung der Folkeboote, die Deutsche Folkeboot Vereinigung (DFV), wurde 1967 gegründet.

Starke Flotten prägen die Klasse

Gab es am Anfang einen bei Regatten und in Vereinen entstanden Freundeskreis von Folkebootseglern, entstanden in den 60ern einige Volksbootclubs, als Vorläufer einer Klassenvereinigung. Schon zu der Zeit tauchten neben dem anfänglichen, durch die Nähe zu Dänemark und dessen Werften und Seglern als Folkeboot Stammland bezeichneten Schleswig-Holstein, mit Schwerpunkten in Kiel und Schleswig, aber auch Lübeck und Flensburg, erste Boote am Bodensee, am Baldeneysee und vor allem in Berlin auf. Die verschieden Flotten wurden im Laufe der Zeit sehr wichtig für die ganze Klasse. Gerade im Binnenland befinden sich mittlerweile sehr viele Boote und SeglerInnen, die das neue Gesicht der Klasse entscheidend prägen und ihr laufend neue Impulse geben.

Zeitalter der Neuerungen – GFK & Alu – bringt steigende Zahlen

Die zunehmend wachsende Deutsche Folkeboot Vereinigung bekam durch die großen Flotten eine starke Basis. Die Boots- und Mitgliederzahlen stiegen vor allem durch regattasegelnde Vorbilder und Innovatoren immer weiter an, bis Ende der 70er Jahre dann der Bau von Holzbooten einfach zu teuer und die Konkurrenz der neu entstandenen Bootsklassen immer stärker wurde. Die Anzahl der neu gebauten Folkeboote stagnierte. Die erste echte, wenn auch wie immer in der Klasse anfangs umstrittene Neuerung, war die geradezu natürliche (weil praktische und bessere) Einführung der Kunststoffsegel in den 60ern. Erst der wirklich innovative und dringend nötige Schritt hin zum GFK Bau Mitte der 70er Jahre konnte wieder zu einer starken Belebung der neu gefertigten Folkeboote führen. Sie waren den aus Holz gefertigten Folkebooten gleichwertig und konnten völlig gleichberechtigt starten, waren aber sehr viel günstiger und pflegeleichter. Später kam auch die Diskussion über die vom Markt geforderten Alumasten hinzu, die der Klasse aber weniger Schub als die kostengünstigere GFK-Fertigung brachten. Allerdings gab es immer noch herausragend schöne aber entsprechend teure gefertigte Holzboote verschiedener Werften Deutschlands, der Schweiz und natürlich Dänemark.

Mehr Regatta- weniger Fahrtensegeln

Trotz der bekannten sehr guten Segeleigenschaften traten bei vielen Folkeboot-Fans die Aktivitäten des Fahrtensegelns im Laufe der Zeit zu Gunsten des Regattasegelns weiter in den Hintergrund. Fahrtensboote dieser Zeit hatten dann irgendwann größer und komfortabler zu sein, da konnte das Folke den Ansprüchen der Segler nicht mehr ganz entsprechen. Die treibende Kraft in der Klasse und daraus resultierend die Anzahl der Neubauten, war zur Gänze das Regattasegeln geworden. Viele neue Bootsklassen

mit mehr Raum zu günstigen Preisen machen es dem Nordischen Folkeboot immer schwerer, seinen Platz in der Seglergunst zu behalten; die Anzahl der Folkeboote stagnierte. Neue Bootstypen für das Regattasegeln wurden innovativer, technisch interessanter, mit Spinnaker zu segeln und auch schneller. Moderne Rennboote bieten da wohl vermeintlich mehr „Fun“ und waren ein größerer Anreiz für jugendliche und eher sportlich orientierte Segler.

Stärken und Schwächen

Die Folkebootgemeinschaft hatte es in den späten 80er und 90er Jahren zunehmend schwerer noch zu wachsen, selbst das Halten des Bootsbestandes wurde immer mühsamer. Und die Segler der Klasse wurden älter. Es zeigte sich aber, dass es das Nordische Folkeboot gerade der reiferen Generation ermöglichte, anspruchsvolle Regatten auf hohem Niveau zu segeln. Zahlreiche ältere Segler fanden auch aus anderen Klassen den Weg zum Folkeboot.

In den letzten Jahren erlebte das Folkeboot gerade durch seine klassische und stabile Erscheinung eine Renaissance. Aktuell zeigt sich wieder ein Trend zum Nordischen Folkeboot als Kombination von stabilem Regattaboot, einfachem Day-Sailer und sicherem und seetüchtigem Fahrtensboot. Aktuell werden in Deutschland wieder jährlich neue Nordische Folkeboote gebaut und finden ihre Liebhaber.

Starke interne Kommunikation

In all den Jahren hat in der Deutsche Folkeboot Vereinigung gerade auch die so wichtige interne Kommunikation eine starke Rolle gespielt. Anfangs einfach mündlich bei den berühmten Treffen zu Regatten oder Meisterschaften oder wie in Laboe anlässlich der Kieler Woche mit legendären Veranstaltungen. Damals war die Folkebootklasse mit Ihrem Zusammenhalt und Klassenspirit eine herausragende Berühmtheit im Regattageschehen und dafür unter allen Seglern bekannt.

Anfang der 80iger Jahre erschien die erste Ausgabe eines Mitteilungsblattes, mit dem etwas zweideutigen Titel FKK „Folkeboot Kurz Kommunikation“, das über viele Jahre von wechselnden Redakteuren gestaltet wurde. Diese FKK konnte mit Nachrichten aus dem technischen Bereich, Infos aus den Regionalfлотten, Berichten von Regatta- wie auch Fahrtenseglern bei den Mitgliedern der DFV punkten. Die FKK gab lange Zeit der Klassenvereinigung eine weit verbreitete und beachtete Stimme. Mittlerweile gibt es neben dem Nachfolgetitel „Folkenews“, das immer wichtiger werdende Internet mit der erstklassigen Website der Klassenvereinigung. Die Website der Deutschen Folkeboot Vereinigung und die enthaltenen Seiten der insgesamt 11 Flotten, bietet auf vielen Unterbereichen bis hin zur aktuellen Börse für Boote und Zubehör, zahlreiche Informationen für Freunde des Nordischen Folkebootes. Hier gibt es immer ganz aktuell Informationen aus der Klassenvereinigung, Berichte vom Regattageschehen und aus dem Fahrtensbereich sowie viele schöne Bilder zum Schwärmen.

Kraftvoll durch Breitenarbeit in den Flotten

Neben der Deutschen Folkeboot Vereinigung waren es immer die Flotten in Berlin, am Bodensee, in Eckernförde, Essen und Flensburg, aber auch in Hamburg, Kiel, Lübeck, Mecklenburg-Vorpommern und am Möhnesee sowie der Schlei, die das Bild des Folkebootes in der breiten heimischen Seglergemeinde seit Jahrzehnten geprägt haben. Die Schwerpunkte der Folkeboot-Aktivitäten verlagerten sich von den anfänglich besonders starken Flotten in Norddeutschland im Laufe der Zeit immer weiter ins Binnenland. Besondere Aktivitäten findet man in den Flotten in Berlin, Essen und am Bodensee. Stärkste Flotte ist seit Jahren die von vielen Vereinen getragene Berliner Flotte. Trotz dieser Verlagerung, gibt es selbstverständlich weiterhin viele Folkeboote an Nord- und Ostsee.

Stabile Zukunft

Ein weiterhin umfangreicher Regattakalender mit attraktiven Regatten auf zahlreichen Revieren, eine Vielzahl von vorhandenen Fahrten- und Regattabooten und bekennenden Folkeboot-Fans, sowie eine kontinuierliche, den Zusammenhalt fördernde Klassen- und Flottenarbeit, prägen das Bild des Nordischen Folkebootes im 65. Jahr seines Erscheinens in Deutschland.

Aktuell sehen die Mitgliederzahlen der Flotten und deren Bootsbestand wie folgend aus:

Flotte	Mitglieder	Boote
Berlin	169	89
Bodensee	63	49
Eckernförde	17	6
Essen	133	89
Flensburg	31	22
Hamburg	66	41
Kiel	82	52
Lübeck	37	27
Meck-Pomm	10	9
Möhensee	15	14
Schlei	46	23
weitere	34	23
gesamt	703	444

Mit den nicht in der DFV organisierten Seglern existieren aktuell ca. 1100 Nordische Folkeboote in Deutschland.

Das Nordische Folkeboot hat seinen festen Platz in der deutschen Segelcommunity und ist bei allen Fachmedien anerkannt. Eben auch weil es beim Segeln ein so besonders, wohlig glucksendes Geräusch macht, als wäre es ein echtes, vertrautes Lebewesen.

So kann es auch in Zukunft weiter heißen: „Folkeboot for ever!“

Ein Deutsch-Dänischer Segelsommer

von Stefan Klabunde, F GER 730 COMEBACK

Am 24.6.2021 um 6.00 Uhr früh war es soweit: Mein erster Solo-Törn mit meiner COMEBACK GER 730 sollte endlich starten.

Ablegen in der Scharfen Lanke beim S.C.Gothia mit Mini-Konzert aus den Nebelhörnern meiner Clubkameraden, die in diesem Sommer 2021 fast allen Fahrten-Gothen auf diese Art und Weise auf die Reise schickten. Ein schöner Brauch und Zeichen des kameradschaftlichen Zusammenhalts.

Apropos Zusammenhalt... vor der Marina Lanke Werft wartete dann schon die „Ingrid“. Ein älteres Holzfolke mit Skipper Dr. J. Goedicke plus Begleiter, der von mir viel Unterstützung im Herrichten seines alten Schiffes bekam und sich nun traute, als Anfänger im Seesegeln mit mir die ersten Tage bis in die Bodden zusammen zu reisen.

So tuckerten wir ohne größere Wartezeiten durch die Schleusen Spandau, Lehnitz und Niederfinow bis zur Marina Oderberg. Dort gab's frischen Sprit und 'ne kleine Verköstigung.

Hohensaaten mit 2-sündiger Sperrung ließ den 2.Tag ruhiger angehen, doch bis zum Abend erreichten wir Szczecin (Stettin), stellten in der „Marina Club“ Masten, legten am Abend des 3.Tages in Trzebież (Ziegenort) an und genossen die Hafenmölle bei herrlichem Wetter.

Wir beschlossen über's Haff die Peene hoch, damit die „Ingrid“-Crew sich einsegeln konnte und so ging es über Ueckermünde, Rankwitz bis Kröslin.

Dort angekommen traf ich die Hiltmanns – das erfahrendste Segler-Paar des S.C.G. – die mit ihrer „Alk“ mit Motorschaden dort fest-



saßen. Auch in den nächsten Wochen sollte kein Mechaniker im Großraum Kröslin aufzutreiben sein und so haben sie ihr Schiff nach 4-wöchiger Wartezeit per Tieflader nach Berlin zurückgebracht.

Für eine 3-Sterne-Marina eine schwache Leistung. Ebenso die leeren Tanks des Super-Benzins. Nachtanken fiel also aus, aber dafür funktionierten die Waschmaschinen.

Schöner Schlag bei guten 4 und kleiner Welle bis Seedorf, am Forellensteg fest und mit Freunden zum Fischessen verabredet.

Da Dr. J. ausgebildeter Yoga-Lehrer ist, begannen wir den nächsten Tag mit Yoga auf der Wiese und die Mecklenburger staunten nicht schlecht, was Berliner Folke-Segler für ein merkwürdiges „Aufwärmen“ vollziehen, bevor sie ablegen.

Geplant war an diesem Tag ein Trimmislag auf der Having, der

aber in einem Desaster endete. Die „Ingrid“ verlor ihren Mast (Wantenspanner ausgedreht), ich verlor etwas die Orientierung, bin kurz hinter der Seedorfer Bucht aufgelaufen und kam nur mit Hilfe eines Motorbootes frei. Wieder staunten die Skipper am Forellensteg nicht schlecht als wir nach ca. 2 h wieder anlegten.

Der kurz über dem Deck abgebrochene Mast der „Ingrid“ wurde wieder transportgerecht vertäut und sofort begann am Abend die Telefonkonferenz auf der Suche nach einem gebrauchtem Holzmast.

J. H. Alberti in Flensburg bot uns einen guten Schütte-Mast an, das Geschäft wurde dann im Herbst abgewickelt und B. Marcussen brachte ihn dann zur Rolling Home nach Berlin mit.

Das nur zum Thema Zusammenhalt...

Doch leider hat die „Ingrid“-Crew ihren Urlaub 3 Tage früher abrechnen müssen und in einem „Außenborder-Gewalt-Ritt“ waren sie 4 Tage später wieder in Berlin. Bevor wir uns aber voneinander verabschiedeten tuckerten wir noch zusammen nach Sellin, die neue Marina zu erkunden.

Für mich ging es danach allein nach Gager weiter und dort erwarteten mich schon Guido und Alice vom S.C.G. mit ihrer „Thisbe“, einem karweel-beplanktem Mahagoni-Folke, eine Augenweide in jedem Hafen.

Über Neuhoof, Stralsund ging es dann gemeinsam weiter (EM-Public Viewing in jedem Hafen inklusive). Meine nächste Verabredung in Zingst wartete und so trafen wir uns erst 3 Tage später zufällig in Klintholm wieder. In Zingst legte ich wiederum im Kloss-Hafen an, bei Niedrigwasser im Schlick festsitzend.

Kein Problem mit Hilfe von Leinen und vielen Händen mein Schiff am übernächstem Tag wieder flott zu bekommen. Doch das Tief, das über Nacht durchzog, blies noch mit 5-7 aus W durch den Bartherbodden.

Nur mit Gross, Wind von achtern und

einige Halsen später erreichte ich in Rauschefahrt Barhöft, wobei der Achtern-Strom bei der Ausfahrt aus der Grabower Wiek nicht zu verachten war. Das rechtzeitige Anwerfen des Außenborders verhinderte das Vorbeirauschen am abzweigenden Fahrwasser zum neugestalteten Hafen.

Mit Flens und gutem Fisch am Abend plante ich in der Kojen dann die Überfahrt nach Dänemark.

Halbwinds bei 2-3 vorhergesagt ging's mit Sonnenaufgang los, unter Motor am Gellen vorbei Dänemark entgegen. Die Vorhersage stimmte und bald, kurz vor Erreichen des Verkehrstrennungsgebietes waren es knappe 3 aus NO, Møn's Klint entgegen.

Die Pinne unter den Arm, den Steuerkompass im Blick und immer wieder mit dem kleinen „Plastimo“ die schnell näherkommenden „Grossen“ gepeilt, ging es glatt durch und am späten Nachmittag machte ich bei hochsommerlichen Temperaturen in Klintholm fest.

Guido und Alice bekamen noch die letzte Box am frühen Abend und bald darauf saßen wir mit einer illustren Gruppe von 20-30 Fans beim Open Air-Endspiel Italien vs. England zusammen. Die Imbiss- und Getränkestände versorgten uns mit Leckereien und bezahlt wurde mit EC-Karte, eine neue Erfahrung, ganz anders als noch in Meck-Pomm.

Da mein Ziel Kopenhagen war und eine Verabredung mit der Frau meines Herzens gebucht war, plante ich die nächsten Etappen die Dänische Küste hoch.

Aber erstmal einen schönen Strandtag einlegen, denn der Wind blies mit 5-6 gegenan.

Urlaub hieß das Motto, kein Stress, Zeit war noch genügend vorhanden.

Apropos...

Für Guido und Alice wurde es Zeit, den Rückweg anzutreten und so trennten sich hier die Wege.

Schön war's, Berliner aus dem eigenen Verein zu treffen, Reiseabenteuer auszutauschen und mal einen anderen Blick auf den Heimathafen zu bekommen.

Eine Trainingskreuz gegen einen 30er Jollenkreuzer von der Elbe am nächsten Vormittag ließ mich locker durch die Fakse-Bucht gen Rødvig kreuzen und noch eine der letzten Boxen ergatterten. Ein frisch gezapftes Tuborg nach dem Anlegen „verdampfte“ praktisch bei den nun hochsommerlichen Temperaturen.

Weiter um Stevns Klint in die Køge-Bucht doch der Windmangel am späten Nachmittag bescherte mir den kleinen Hafen Bøgeskov, ohne Internet, mit einem typischen dänischen Hafenmeister alter Schule der nur Bargeld nahm. Dafür war Platz ohne Ende und neben einem jungen „love couple“ aus Kopenhagen war der Abend kurzweilig und samt seltener Uferschwalben und Sonnenuntergang sogar romantisch.

Dass mir die jungen Dänen sogar ihre Wohnung in Kopenhagen anboten, falls ich noch kein Quartier hätte, spricht für die Aufgeschlossenheit und Lebensphilosophie der Dänen.

Den Morgennebel abwartend legte ich gegen Mittag ab und bei diesigem Wetter glitt ich gen Dragør bis plötzlich ein 12er, US 15, hoch am Wind aus dem Dunst auftauchte und in einiger Entfernung passierte. Ich dachte ich träumte, googelte sofort das historische Schiff und fand heraus, dass ein Herr Howaldt aus Kopenhagen der derzeitige Eigner ist.

In Dragør lag ich im alten Hafen, genoss die sommerliche Stimmung und traf mich abends auf eine Hafenmolle mit Johnny Jørgensen, der schon oft bei Gothia als Gastlieger lag und regelmäßiger Besucher der BM ist. Wir verabredeten ein BBQ bei ihm zusammen mit Per Damm, wenn ich meinen Liegeplatz in Kopenhagen gefunden hätte. Er gab mir den Tipp, im Sundby-Segelclub festzumachen, nicht weit nach Norden am Rande

des Sunds gelegen.

Und so kam es auch: Ich verliebte mich in diesen Segelclub, der noch zwei Wochen zuvor die Dänische Folkeboot-Meisterschaft ausrichtete. Der Hafenmeister berichtete, dass sein Club als Flottenstützpunkt bekannt werden soll, einige Regattaschiffe auf ihren Trailern zeugten schon davon.

Ich buchte eine gute Woche und zog bald los, per Rad die Gegend zu erkunden, die Strände von Amargar kennenzulernen und per U-Bahn ins Zentrum zu fahren.

Das Wetter war seit Klintholm sommerlich, ein Traum. Vor allem am Abend, wenn man vom Ufer aus die großen Schiffe durch den Sund fahren sieht und am Horizont die Lichter der „Brücke“ funkeln.

Im Hotel, im Zentrum Nyhavn, verbrachte ich einige Tage, um mit meiner Frau Kopenhagen zu erkunden. Guten Gewissens, denn der Hafenmeister in Sundby wusste Bescheid und versprach, einen Blick auf mein Schiff zu werfen. Besser ging's nicht. Das Wetter war immer noch traumhaft und so verging die schöne Zeit.

Als wir uns wieder voneinander verabschiedeten versprach der Wetterbericht nichts Gutes.

Eine Woche 5-7 gegenan durch Smålands Fahrwasser war die Vorhersage und mir etwas zu viel alleine an Bord nach diesem bisher schönen Segeltörn.

Außerdem wartete Andreas Granlund in Haderslev, der mir ein neues Ruderblatt anbauen sollte auf mich.

So holte ich meinen Trailer aus Berlin, lud in Sundby mit Hilfe des Hafenmeisters mein Schiff

auf, reinigte und verzurte es, traf noch „Mr. Folkeboot“ Per Jørgensen bei seinen Folke-Urlaubsvorbereitungen (natürlich mit Frau) und fuhr nach herzlichem Abschied Haderslev entgegen, wo mich am Abend Andreas mit seinem Bulldogwelpen begrüßte.

Der Ausgang des Sommertörns verlief also etwas unspektakulär aber dafür sicher und ohne Schäden und Terminstress.

Später, Anfang September – wir waren gerade an der Nordsee auf der Dänischen Insel Rømø – war mein Ruderblatt fertig montiert und der Rückfahrt nach Berlin stand nun nichts mehr im Wege.

Dass ich nebenbei noch meinen neuen Alumast mitbrachte, mein Holzrigg gleich in DK verkaufte und in Haderslev lassen konnte machte den ganzen Rücktransport perfekt.

Die deutsch-dänische Folkefreundschaft lebt und der „Sundby Sejlforening“ ist eine Top-Adresse in Kopenhagen.

Ich versprach dem Hafenmeister, diesen Tipp unbedingt weiterzugeben.

...und bei schönstem Sonnenuntergang unter der Kuchenbude ein kühles Tuborg zur brutzelnden Bauernpfanne auf dem „Origo“ und Dänischer Jazzmusik im Hintergrund...

Mange tak!



In Zeiten des Klimawandels Wintersegeln in Berlin

von Thomas Engel, F GER 481 JOGI



Mein Name ist Thomas Engel vom Segler-Club Gothia e.V. (Flotte Berlin). Ich habe die F-481 „JOGI“ von der Familie Merda Ende 2021 erworben, und möchte nun, nach mehr als 30 Jahren Yardstick-Regatten, wieder an Klassen-Regatten teilnehmen. Da ich auf der JHV der DFV am 19.02.2022 vernommen habe, dass unsere tollen Folkenews dringend mehr Input benötigen, hier nun ein paar Gedanken zum Wintersegeln in Berlin. Die winterlichen Ausflüge 2019/2020 habe ich mit meiner Spækhugger, Filou G-183, unternommen. Genau so schön stelle ich mir diese Erfahrungen auf meinem neu erworbenen Folkeboot vor.

Mitte Februar 2020:

Laut damaliger 14-Tage-Wettervorhersage ist immer noch kein strengerer Frost in Sicht. Ist das nun der Klimawandel? Ich bin davon überzeugt, dass sich unser Klima auf der Erde verändert und erwärmen wird. Daher die klare Entscheidung: Die Spækhugger bleibt während der Wintermonate im Wasser, um weiter zu segeln – „ready for winter sailing“. Es ist eine Idee und auch eine mögliche neue Erfahrung. Es gibt auch andere Motive, sein Boot im Winter im Wasser zu lassen.

Vom Klimawandel möchte ich hier nichts weiter schreiben. Dieser wird in allen Medien thematisiert. Vielmehr möchte ich ein wenig von den persönlichen Erfahrungen des Wintersegelns berichten.

Nach dem offiziellen Aufslippen, Ender Oktober 2019, hatte ich schon fünf wunderbare Segeltage im November und an Silvester 2019 einen tollen Tag mit Vereinsfreunden und ein wenig Grog auf dem Wasser.

Wie ist es nun, im Winter zu segeln?

Sicherlich anders als im Sommer, da es kälter ist – irgendwie logisch, oder? Es gibt da aber noch ein paar mehr Eindrücke und Erfahrungen, von denen ich berichten möchte.

Das fängt schon beim Ablegen an. Raus aus der Box, vor dem Steg die Segel gesetzt und los geht's. Freies Wasser von der Scharfen Lanke bis zur Großen Breite und endlich mal keine Segelschulboote in unserer Bucht, die hin und her treiben und unnötige Wendemanöver erfordern. Herrlich.

Ja, es ist kälter als im Sommer. Warme Kleidung ist für Segler sicherlich kein Problem. Aber auch das Boot fühlt sich kälter an und ist auch tatsächlich kälter. Das GfK ist wirklich kalt am Arsch. Hier schafft das gut bewährte Kapok-Kissen Abhilfe.

Also aufs Kissen gesetzt und gut ist. Mir, als Regattasegler, ist das völlig fremd. Es hilft aber wirklich. Vielleicht sind es auch die 50+, die hier eine gewisse Sensibilität mit dem eignen Körper erfordern.

Freies Wasser von der Scharfen Lanke bis zur Großen Breite und dem Wannsee. Nicht ganz. Hin- und wieder begegnen wir anderen Winterseglern. Und was machen wir? Wir winken uns zu, um zu grüßen! Eigentlich unvorstellbar auf den übervollen Berliner Gewässern in der Sommermonaten. Die wenigen Enthusiasten, die unterwegs sind, freuen sich, einander zu begegnen. Der Mensch ist eben gesellig und braucht die Nähe von Gleichgesinnten.

Das Freie Wasser verleitet, unser Revier richtig auszunutzen. Soll heißen, gesegelt wird bis dicht ans Ufer – es gibt ja schließlich keine Ankerlieger oder Schwimmer.

Übrigens: Die Tonnen, die normalerweise die Badestellen begrenzen, gibt es in den Wintermonaten nicht. Ohne Echolot und mit 1,44 m Tiefgang kommt da schon mal der Gedanke auf: Was ist, wenn wir jetzt hier im Schlick festsitzen?

Weit und breit kein Motorboot und keine DLRG (Betrieb eingestellt), ins Wasser möchte bei den Temperaturen auch niemand. Es wird also mit Bedacht und Erfahrung gesegelt. Gemieden werden die Stellen, die potentiell zu flach sein könnten. Als langjähriger Regattasegler kenne ich durchaus die eine oder andere Untiefe der Havel, die besser umfahren wird.

Apropos Wassertemperaturen:

Als Regattasegler lege ich normalerweise erst eine Schwimmweste an, wenn die Wettfahrtleitung die Flagge Y setzt. Und jetzt im Winter, bei Wassertemperaturen um 5° Celsius denkt man schon mal darüber nach, was ist, wenn man über Bord geht. Die Zeit bis zur Bewusstlosigkeit beträgt weniger als 30 min. Die Frage ist: Bekommen mich meine Mitsegler innerhalb von 15 min aus dem Wasser bevor die Unterkühlung einsetzt? Ist da eine Schwimmweste noch hilfreich? Sicherlich schon, wenn mich die Mitsegler rechtzeitig aus dem Wasser bekommen. Also besser nicht über Bord gehen beim Wintersegeln.

Wintersegeln macht Spaß und ist reizvoll, weil man nahezu der Einzige auf dem Wasser ist. Mit richtiger Kleidung, kompetenter Crew und warmen Getränken wird es zum Erlebnis.



Wind und Wetter:

Es gibt wahrscheinlich viel weniger „schöne Tage“ als im Sommer, an denen das Segeln im Winter wirklich reizvoll ist. Jeder mögliche Tag sollte daher genutzt werden. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass bei einer Temperatur ab 7°/8° Celsius aufwärts ein gewisses Komfort-Empfinden einsetzt. Gefühlt passt die gewählte Kleidung zu den Temperaturen. Vor-dem-Wind wird es sogar zu einer Wohlfühltemperatur. Der Wind ist gleichmäßiger und nicht so böig wie im Sommer, was das Segeln sehr entspannt macht. Wir sind glücklich und genießen die Zeit auf dem Wasser gerade im Winter.

Die Yacht hat in ihrer Ausgabe 01/2020 „GLÜCKS GEFÜHLE“ beschrieben und die Frage thematisiert: „Warum Segler einfach mehr vom Leben haben“.

Haben wir Segler mehr vom Leben in Zeiten des Klimawandels?

Ich bedanke mich bei Kirstin (insbesondere für die tollen Bilder), Martin, Joachim, Christian & Michael für die schönen Stunden auf dem Wasser im Winter 2019/2020.



Jetzt sind es nur noch zwei!

von Jochen Bobbert, F GER 1001, TEUFEL AUCH

„Die grauen Wölfe“ haben Horst und Brigitte Klein uns immer genannt. Nicht nur unserer Haare wegen. Über 25 Jahre waren Gernot, Rainer und ich eine verschworene Gemeinschaft und eine tolle Mannschaft.

Gernot, unser „Steuerberater“, hat am 1. April leider seinen letzten Törn angetreten.

Gernot war ein Urgestein des Baldeneysees. Angefangen hat er seine Wassersportkarriere als Kanute in der EKSG wobei er es immerhin zu Landesmeisterehren geschafft hat. Das paddeln war ihm wohl auf Sicht zu einseitig. Er ist dann zunächst Pirat gesegelt, relativ früh dann aber, als das 505er Fieber am Baldeneysee grassierte, auf diese lebendige und anspruchsvolle Bootsklasse umgestiegen. Über 25 Jahre sind Gernot und ich gemeinsam in dieser Klasse durch Europa getingelt. Als sein Sohn Holger seine Liebe (und das Talent vom Papa) entdeckte, mussten wir unsere „Fiven“-Karriere beenden, da Gernot mehr und mehr als Fahrer für Holgers Regattaeinsätze einspringen



musste. Ich konnte dann meine Regattasegelei auf Rainers „505er“, dem Folkeboot GER 505, fortsetzen und als Gernot wieder mehr Zeit hatte, haben wir ihn schnell als dritten Mann in unsere Crew geholt. Seit dem waren wir die „grauen Wölfe“ und haben gemeinsam die Regattapisten zwischen Schweden und dem Bodensee unsicher gemacht. Obwohl, wie Gernot immer sagte, „das Regattasegeln das Salz in der Suppe ist“, haben wir auch gemeinsam schöne Segeltörns auf Dickschiffen in der Ostsee, dem Mittelmeer und in der Karibik gemacht. Ein Highlight des Jahres war immer unser gemeinsames, feucht fröhliches Januarterreffen bei Rainer und Barbara, wo wir bei einzigartigem Raclette die Regattasaison des kommenden Jahres geplant haben. Gernot war zwischen Kiel und Lindau und von Essen bis Berlin in der Folkeboot Szene bekannt und beliebt. Gerne hat er im Clubhaus oder am Bierstand mit anderen Crews noch mal die Besonderheiten an der Leetonne oder den irren Zieleinlauf und wie es dazu kam diskutiert. Er konnte sich auch nach Jahren noch an jedes Detail einer Regatta erinnern. Leider mussten wir uns auf Grund seines nachlassenden Gesundheitszustandes in den letzten drei Jahren bei Auswärtsregatten immer mal wieder fragen lassen, wo wir den „unseren Kleinen“ gelassen hätten. Nun kommt „unser Kleiner“ leider gar nicht mehr. Wir werden ihn sehr vermissen, er wird aber trotzdem in Gedanken immer mit an Bord sein.

Gernot ist unvergesslich!

Erinnerung an Fiete Mahrt

von Robert Winkler, F GER 852 DRPEPPER

Fiete kannte ich seit 2006. Da sind wir das erste mal bei einem Goldpokal aufeinander getroffen. Die Bahnen waren elend lang in der Kerteminder Bucht. Um so nötiger war der Ausgleich an Land. Bei ähnlichen Platzierungen kam man sich langsam näher.

So sind wir uns auf vielen Regattahighlights der Folkeboote begegnet. Was etwas übertrieben ist, meistens haben wir ihn von hinten auf der Bahn gesehen. In den Platzierungen war er meist deutlich vor uns. Bis zum Beginn seiner schweren Erkrankung war er in der Rangliste immer unter den ersten 20. Seine Empfehlungen auf der Bahn waren meist hilfreich: es macht keinen Sinn Höhe zu stehen und vor dem Wind, da musst du Tiefe gewinnen und einfach schnell segeln.

Er wurde zu einem echten Freund. Er war kein Mann großer Worte, aber man konnte sich immer auf Ihn verlassen. Als Sohn eines Eckernförder Fischers war er der See eng verbunden. Die



Urlaube im Sommer verbrachte er meist mit Vita auf seiner Motoryacht, um Freunde in den dänischen Gewässern zu treffen.

Ab 2018 lernte er die Mittwochabendregatten im FSC kennen und lieben und wurde dann konsequenter Weise 2019 Mitglied des FSC.

Die Qualität der Mittwochabendregatta hat ihn überzeugt. „Mehr braucht’s nicht.“, hat er immer gesagt. Einmal die Woche mit den Folkebootfreunden zu segeln, schöner geht’s nicht.

Er hatte einfach Tiefe. Seinen größten Wunsch, die Serie einmal zu gewinnen, konnte er sich letztes Jahr erfüllen. Am 5.6., viel zu früh, ist er mit Vita zur letzten Fahrt aufgebrochen.

Deutsche Folkeboot Vereinigung e.V.



Verein

Deutsche Folkeboot Vereinigung der Nordischen Folkeboote im Deutschen Seglerverband

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

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

Ziele und Aufgaben DFV

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

Der Vorstand

1. Vorsitzender

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

2. Vorsitzender

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

Kassenwart

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

Sportwart

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

Pressewart/Redaktion

Posten ist vakant

Internet-Obmann (kommissarisch)

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

Technischer Obmann

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

Obmann Fahrtensegeln

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

Mitgliedsbeiträge

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

Konto

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

Die Deutschen Folkeflotten und ihre Flottenkapitäne als Ansprechpartner

Berlin

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

Bodensee

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

Eckernförde

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

Essen

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

Flensburg

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

Hamburg

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

Kiel

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

Lübeck

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

Mecklenburg-Vorpommern

Posten ist vakant
www.folkeboot-mv.de

Möhnesees

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

Schlei

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

Obmann des Folkebootes Junior

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

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

Deutsche Post 
PRESSEPOST

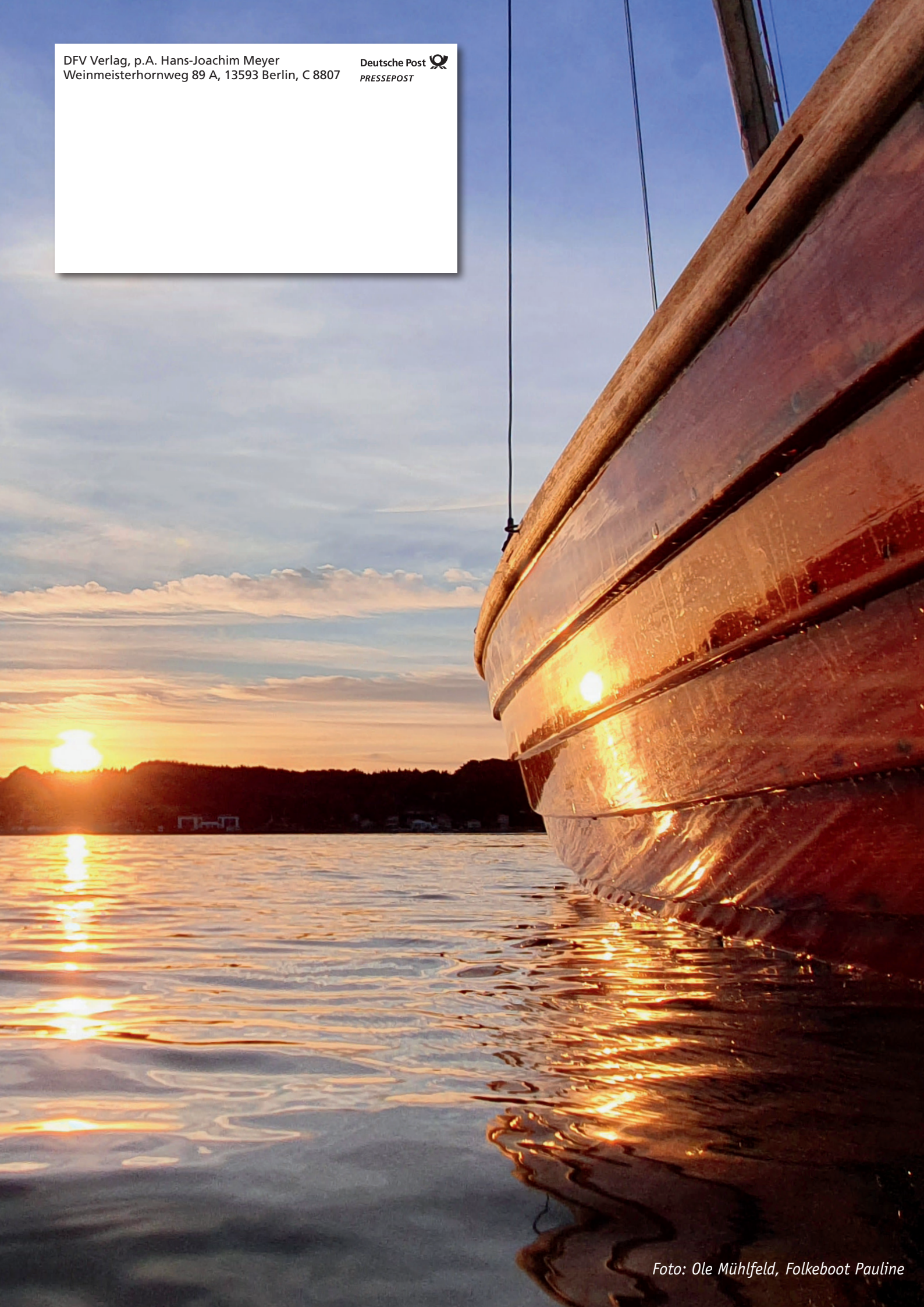


Foto: Ole Mühlfeld, Folkeboot Pauline