



FSKB - Jugendtörn 2005

Wie schon im Vorjahr fand auch im Jahr 2005 wieder ein Jugendtörn auf der Ostsee statt. Acht Jugendliche im Alter zwischen 13 und 15 Jahren sowie zwei Betreuer, die als Schiffsführung die Leitung übernahmen, segelten in der zweiten Herbstferienwoche bei ungewöhnlich gutem Wetter Richtung dänische Südsee. Die Besatzung bestand aus:

Ludger Schneider	(YRCA)	Schiffsführer
Christoph Lüttecke	(YRCA)	Bootsmann
Victoria Binder	(YCL)	
Benedikt Kröning	(YRCA)	
Jonas Lüttecke	(YRCA)	
Melanie Selter	(YRCA)	
Florian Schlünder	(YRCA)	
Alina Schneider	(YRCA)	
Marc Schneider	(YRCA)	
Mareike Weitz	(YCL)	

Per Fahrgemeinschaft erreichten wir samstagfrüh Heiligenhafen. Dort lag unsere Yacht nach einem einwöchigen Törn wohlbehalten und bestens gereinigt an Ihrem Liegeplatz.

Auf der „Baltic Sun“, einer Jeanneau „Sun Odyssey 43“ mit einer Länge von ca. 13,4m und einer Breite von 4,0 m war in 4 Kajüten und dem Salon ausreichend Platz vorhanden. Die Kojenbelegung ging schnell vonstatten. Die Schiffsführung quartierte sich im Salon ein, was sich schon im Vorjahr bewährt hatte.

Nach dem Verstauen der Lebensmittel, die uns nach Vorbestellung direkt ans Schiff geliefert worden waren und einer gründlichen Einweisung in die Bedienung des Schiffes und die zu beachtenden Sicherheitsrichtlinien ging es am Nachmittag zu einem kurzen Schnuppertörn hinaus auf den Fehmarnbelt zwischen Heiligenhafen und Fehmarn. Alle Manöver verliefen reibungslos und wir liefen in der Dämmerung

zurück in den Hafen. Alle waren nach getaner Arbeit und der langen Anreise hungrig, so dass vom zubereiteten Essen nicht viel übrig blieb.

Der Wetterbericht versprach Wind aus südlicher Richtung, so dass dem Ziel Dänemark nichts im Wege stand. Am nächsten Morgen starteten wir deshalb zügig Richtung Südspitze Langeland, wobei das endgültige Ziel zunächst offen blieb. Wir kamen schnell voran und entschlossen uns, als Tagesziel Marstal auf Äro anzusteuern. Entgegen der Wettervorhersage drehte der Wind auf Nordwest und wir mussten das letzte Stück tatsächlich noch motoren. Der Yachthafen war um diese Jahreszeit nahezu verlassen und wir konnten uns die schönste Box aussuchen. Obwohl der Hafen bei der Einfahrt nicht unbedingt einen einladenden Eindruck macht, eröffnet sich im hinteren Teil doch eine Marina, die besonders im Sommer gerne besucht wird. Gibt es doch nicht weit entfernt einen herrlichen Sandstrand, der sowohl mit dem Dingi wie auch zu Fuß schnell zu erreichen ist, sowie direkt am Hafen einen großzügig angelegten Spielplatz.

Wie das Leben so spielt, legten wir direkt neben einer Yacht von einem „alten Bekannten“ aus Segelschulzeiten an, der auf dem Weg zum Winterlager war. Arndt hatte mich schon von weitem erkannt und half, die Leinen zu belegen. Da sieht man sich fast 10 Jahre nicht und begegnet sich dann in Marstal!

Der Vorteil, Häfen anzulaufen, in denn man schon mal war, wurde am nächsten Morgen verspielt, da die Routenempfehlung zum Bäcker nur unvollständig befolgt wurde und somit der Marsch dorthin etwas länger ausfiel.

Am nächsten Tag stand uns gleich ein navigatorisches Highlight bevor: das eng betonte Fahrwasser Richtung Norden an der Südküste von Äro. Jede einzelne Tonne wurde identifiziert und gewissenhaft in der Karte abgehakt, wenn wir sie passiert hatten. Links und rechts vom Fahrwasser war die Wassertiefe so gering, dass „die Möven zu Fuß gehen konnten“. So erreichten wir schließlich den Westeingang zum Svendborgsund, den wir in östlicher Richtung befahren wollten. Auch hier war sorgfältige Navigation und präzises Steuern gefragt, was aber tadellos funktionierte. Unter Segeln erreichten wir schließlich den Stadthafen von Svendborg, einer größeren Stadt an der Südküste der Insel Fünen.

Wir nutzen die frühe Ankunft zum Nachbunkern und zu einem Stadtrundgang. Die Bordkasse war noch gut gefüllt und so konnten alle ein Softeis in der Sonne genießen.

Da man eigentlich nicht in Dänemark war, wenn man nicht auch das Städtchen Äroköbing auf Äro besucht hatte, war das nächste Tagesziel bestimmt. Zunächst ging es Richtung Rudköbing auf Langeland. Vor der Brücke zwischen Langeland und Tasinge herrschte eine erhebliche Strömung, so dass der Rudergänger gut zu tun hatte, um auf Kurs zu bleiben. Und das war auch hier wieder äußerst wichtig, da unser Schiff einen Tiefgang von 2 Metern hatte und knapp außerhalb des Fahrwassers nur noch 0,9 m Wasser vorhanden waren.

Im Yachthafen von Rudköbing machten wir Mittagsrast. Bei strahlendem Sonnenschein saßen wir im Cockpit und ließen uns die Sauerländer Würstchen schmecken.

So gestärkt verließen wir den Hafen wieder und steuerten Richtung Südwesten, bis wir wieder an der Ansteuerungstonne waren, an der wir schon zwei Tage zuvor nach

Norden abgebogen waren. Nur diesmal führte uns der Kurs nicht in den Svendborgsund, sondern entgegengesetzt nach Äroököbing.

Der alte Stadthafen bot zu dieser Jahreszeit ausreichend Liegeplätze und so gingen wir an der Ostmole längsseits.

Auf einem Stadtrundgang konnten wir uns ein Bild von der auch von Dänen gerne besuchten Stadt machen, die eine der Ältesten in Dänemark ist. Man konnte sich unschwer vorstellen, dass über dieses Kopfsteinpflaster schon vor einigen hundert Jahren die Bewohner gegangen waren. Die Häuser waren teilweise winzig und windschief. Auf dem Marktplatz stehen 2 Schwengelpumpen, die zur allgemeinen Überraschung auch noch funktionierten.

Direkt am Hafen steht ein altes Backhaus. Backhäuser wurden zu Zeiten der Holzsegelschiffe errichtet und mussten von den Besatzungen zum Kochen benutzt werden. Das Kochen an Bord im Hafen war verboten worden, nachdem viele Schiffe Brandkatastrophen zum Opfer gefallen waren. Heute ist hier das Backhaus zum Gegenteil umfunktioniert, nämlich zu einer Toilette!

Da wir spätestens Donnerstagabend wieder in Heiligenhafen sein mussten, durften wir die Rückreise nicht aus den Augen verlieren. Wir wollten vor dem großen Sprung nach Heiligenhafen noch einen Zwischenstopp machen, so dass wir als nächstes Etappenziel Bagenkop an der Südspitze Langelands einplanten.

Bei wiederum herrlichstem Segelwetter legten wir am nächsten Tag ab und steuerten zunächst Richtung Marstal, nutzen den Hafen zu einer Mittagspause und fuhren zügig weiter Richtung Bagenkop. Aufgrund der Windrichtung waren etliche Wenden zu fahren, bis wir diesen letzten dänischen Hafen (im doppelten Sinne) erreicht hatten. Aufgrund des nahenden Endes unserer Reise waren unsere Küchenvorräte sehr übersichtlich geworden und es war absehbar, welche Zutaten nicht mehr benötigt wurden. So konnten wir einer Nachbarcrew mit unseren Zwiebeln aushelfen, die diese dankbar annahmen, um ihre Bratkartoffel zu verfeinern.

Spannend war wieder der Wetterbericht, den wir wie an jedem Tag abhörten. Bei all dem Glück, was wir bisher mit dem Wetter hatten, gab es nun einen Wermutstropfen: Wind auf Südost und somit gegenan! Und das im Herbst, wo normalerweise die westlichen Winde die Vorherrschaft haben. Aber egal! Da muss man durch. So konnte sich jeder am nächsten Tag darin versuchen, möglichst hoch am Wind zu segeln. Der Seekartenplotter, den wir an Bord hatten, zeigte jede kleine Unachtsamkeit des Rudergängers gnadenlos mit einem Schlenker in der Kurslinie. Nach kurzer Eingewöhnungsphase war aber jeder in der Lage, das Schiff hoch am Wind zu segeln. Nach einer Wende südlich von Langeland brachte uns der nächste Schlag schon bis kurz vor Fehmarn. Entgegen der Wettervorhersage drehte der Wind jedoch nicht auf Süd, sondern Richtung Ost. Das führte dazu, dass wir mit nur zwei weiteren Wenden schon kurz vor Leuchfeuer Flügge auf der Südostecke von Fehmarn standen. Dabei war zuvor die Querung des Kiel-Ostsee-Weges mit dem regen Schiffsverkehr schon sehr interessant, zumal das diesige Wetter die dicken Pötte relativ spät erkennen ließ. Aber wozu hat man Radar

Der Wind ließ immer mehr nach und schließlich mussten wir die letzte Seemeile zum Liegeplatz in Heiligenhafen motoren, wo dieser Törn dann seinen Abschluss fand.

Kompliment an die Crew, die sehr gut harmonierte. Alle Aufgaben - ob beim An- und Ablegen, beim Segeln und der Navigation, oder der Backschaft - wurden gemeinsam erledigt.

Die Videoabende, bei denen der Salon zum Kinosaal „umgebaut“ wurde, waren für die Crew (weniger für die Schiffsführung) besondere Highlights.

Segeln heißt hier nicht individueller Anspruch, sondern Zusammenleben an Bord auf begrenztem Raum, Navigation über längere Strecken und die Erkenntnis, dass der Einzelne hier wenig ausrichten kann. Teamarbeit ist gefragt!

Reise, reise im Herbst 2006

Unser Ziel ist die Durchführung solcher Jugendtörns mit mehr als einem Schiff, um zusätzliche Anreize beim Segeln gegeneinander zu schaffen. Vielleicht finden sich nach diesen positiven Erfahrungen soviel Jugendliche aus allen Clubs zusammen, dass ein zweites oder drittes Schiff gechartert werden kann.

Ludger Schneider YRCA / FSKB