



SeeStärke

SV03

In Sommer 2006 ist der Startschuss für ein Projekt gefallen, das speziell den jüngeren Mitgliedern im Verein die Möglichkeit bieten soll, an das Seesegeln herangeführt zu werden.

Durch die wechselnde Aufgabenverteilung wie Navigation, Logbuchführung, Manövertraining und der Umgang mit Leinen wird jeder mit den Aufgaben an Bord vertraut gemacht.

Es soll Lust auf meer machen und bei Interesse und Gefallen dazu anregen, die SBF-See- und SKS-Ausbildung in der SV03 bei Martin Heine anzuschließen.

Ich würde mich über reges Interesse an meinem Projekt „SeeStärke“ freuen und stehe bei Fragen gerne zur Verfügung.

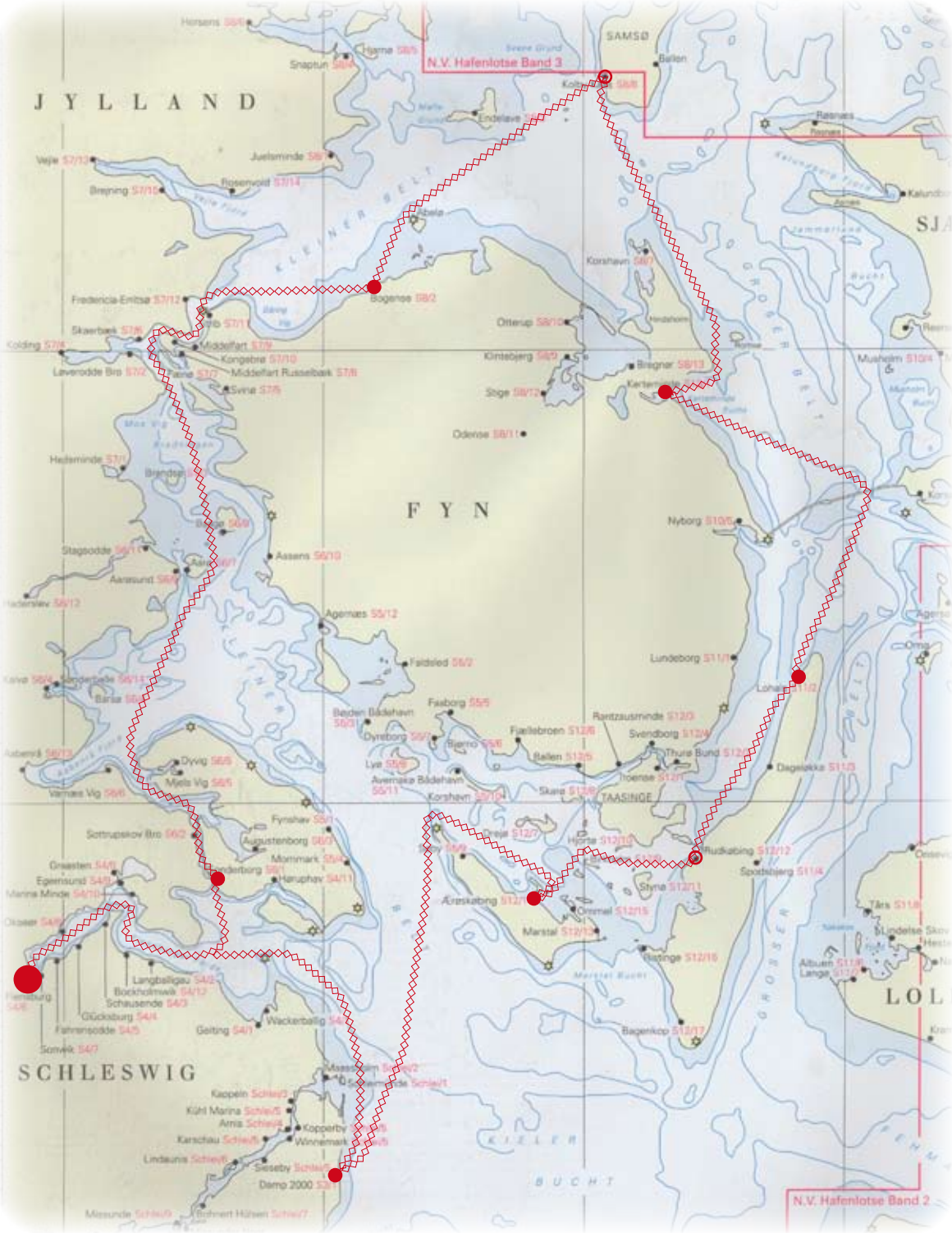
Thilo Welz
030 / 81 82 12 11
0173 / 200 27 44
info@seestaerke.de

Auch in diesem Jahr haben junge Nachwuchsseesegler Erfahrungen in Theorie und Praxis auf See gesammelt. Sportliches und koordiniertes Segeln wurden trainiert. Mit einer gecharterten Bavaria 44 segelten wir als 8-köpfige Crew in nur 5 Tagen Rund Fünen und wieder zurück in die Flensburger Förde.

Lust auf meer!



Die Törnroute – Rund Fünen



Lust auf meer!

Die Charteryacht – eine Bavaria 44

Elektronik:

GPS + Plotter
Navtex
UKW/VHF
Radio + CD

Navigation:

Seekarten
Hafenhandbücher
Navigationsbesteck
Fernglas
Kompass
Echolot/Log
Uhr, Barometer
Windmessanlage

Sicherheit:

Rettungsinsel
Rettungswesten
Rettungskragen
Lifebelts
DSC
Feuerlöscher
Notsignale

Ausrüstung:

Sprayhood
Buganker
Heckanker
Landanschluss
Fender
Bootshaken
Elektr. Ankerwinde

Segel:

Rollgroß
Rollgenau



Lust auf meer!

Törnbericht 2007:

SeeStärke „Rund Fünen“ (04.08-10.08.2007)

– Die Planung –

Das Chartern einer Yacht scheint im Grunde eine einfache Angelegenheit zu sein. Es sei denn, man interessiert sich zu viel für Zusatzversicherungen.

Zuerst charterten wir eine Bavaria 37 in Breege auf Rügen mit 6 Kojen und entschieden uns zusätzlich für eine Salonbelegung für eine Person. Kein Problem hieß es beim Vercharterer. Um zusätzliche Absicherung in Schadensfall zu haben, entschied ich mich für Zusatzversicherungen. Die Versicherung sagte mir, dass die Bedingung wäre, ausreichende Rettungsmittel an Bord mitzuführen. An Bord gab es allerdings nur eine Insel für 6 Personen. Somit begann ich mit der Planung eine Rettungsinsel für insgesamt 8 Personen als Sondertransport nach Berlin schicken zu lassen. Das wäre immer noch kostengünstiger gewesen, als eine größere Yacht zu chartern.

Nach vielem Telefonieren und mehrfachem Hinterfragen beim Vercharterer sagte dieser mir plötzlich, dass der Eigner der Yacht das Schiff nur für 6 Personen versichert hätte. Die Versicherung teilte mir daraufhin mit, dass jegliche Zusatzversicherungen wie z.B. eine Skipper-Haftpflicht nicht eingreifen, sobald das Schiff vom Eigner selbst nicht ausreichend versichert worden ist.

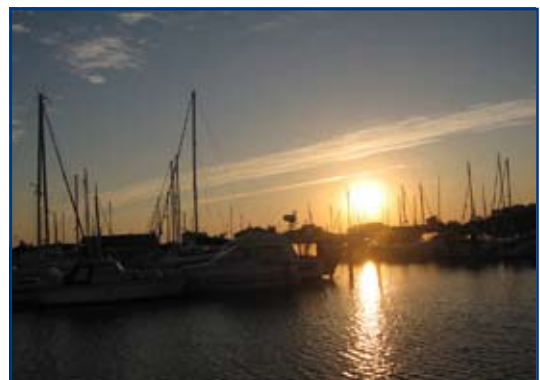
Eine interessante Erkenntnis: Wie viele unwissende Charterer befinden sich wohl jedes Jahr in dem Glauben, mit Zusatzversicherungen voll abgesichert zu sein!

Letztendlich mussten wir tiefer in die Taschen greifen und charterten eine Bavaria 44 mit ausreichend Platz. 5 Tage vor Törnbeginn erhielt ich einen Anruf des Vercharterers, dass das Schiff einen so großen Unfall hatte, dass es nicht mehr rechtzeitig hätte repariert werden können. Zum Glück gab es noch eine Bavaria 44 am anderen Stützpunkt Flensburg. Nach einigem Protest erhielten wir einen finanziellen Bonus, mit dem ich mich schnell wieder beruhigte und das Angebot annahm.

– Tag 1: Flensburg-Sonderborg –

Nicht nur das Wetter war am Anreisetag auf unserer Seite. Unser Schiff konnten wir zu unserer Freude schon um 12 Uhr übernehmen. Laut Vertrag hätten wir erst ab 17 Uhr übernehmen können. Da wir mit zwei Wagen angereist waren, konnten wir sehr gut den Einkauf transportieren, den wir in zwei Supermärkten in Flensburg besorgten.

An Bord angekommen, verstauten wir schnell unsere Sachen und verteilten die Kojen. „Wo ist denn noch einmal meine Koje? „Erster Gang rechts, dritte Tür links!“ rief ein Crewmitglied. Das Schiff bot auf Grund



seiner Größe soviel Platz, dass man sich erst einmal daran gewöhnen musste.

Natürlich waren wir unter dem Namen „SeeStärke“ unterwegs und beklebten den Rumpf mit Logos. Auch die große Vorstagsflagge der SV03 durfte nicht fehlen. Es ist immer wieder ein schöner Moment, eine Flagge zu hissen, und sei es nur der kleine Vereinsstander. Dieses Spektakel war umringt von Bordfotografen.

Der Lerneffekt sollte nicht außer Acht gelassen werden. „Guck mal, wir sind das größte Schiff im Hafen, wir haben sogar DREI Lasinge!“ Diese falsche Vokabel musste natürlich sofort korrigiert werden: es handelte sich um Salinge.

Erst um 17 Uhr mit Flaute fuhren wir unter Motor bis Sonderborg. Zum Glück öffnete die Hubbrücke pünktlich zu unserer Ankunft, als hätten wir sie per Fernbedienung betätigt. Im Nordhafen verbrachten wir die Nacht an einer Kaimauer.

In Dänemark angekommen gingen wir gleich zum Pöiser-Stand. Als Micha und Johannes bei einer hübschen Dame 5 Pöiser bestellten, kamen plötzlich 5 junge Blondinen hinter der Theke hervor. Hatten sie da wohl etwas falsch verstanden?!

Direkt neben uns entdeckte Friederike einen Arbeitskollegen, der auf einem selbstgebauten 20m-Schiff mitfuhr. Die Damen wurden sofort zu einer Besichtigung eingeladen. Als sie zurückkamen, schwärmten sie vom schönen Schiff und den tollen Nachspeisen, die sie verköstigen konnten. Schade, ich dachte wir wären in Sachen Essen schon sehr gut ausgestattet... aber wir hatten bestimmt andere Vorteile.

– Tag 2: Sonderborg-Bogense –

Frühes Aufstehen war angesagt. In der Frauendusche ereignete sich um 6 Uhr mit Svenja und Henrike folgende Situation: Gerade aus der Dusche heraus gestiegen, trat plötzlich ein Mann in den Vorraum. „Hier kommen ja doch Männer rein!“ Daraufhin erwiderte er: „Ach, das macht mir nichts aus!“ Später merkten sie, dass es wohl die Reinigungskraft gewesen sein muss...

Zuerst wollte sich der Wind nicht zeigen, doch nach gegen Mittag frischte er auf. Endlich konnten wir zum ersten Mal die Segel setzen und den Moment genießen, in dem man den Motor ausschaltet und lautlos durch das Wasser zischt.

Unsere ständigen Begleiter des heutigen Tages waren Schweinswale. Immer wieder tauchten sie in unserer Nähe auf, um Luft zu schnappen. Theorie zum SBF-See hielt die Crew mehr oder weniger bei Laune. Oftmals war zu erkennen, dass einige

Crewmitglieder plötzlich verschwanden, als ich mit dem Lemsachen im Cockpit auftauchte. Laut Aussagen soll es aber eher ein Zufall gewesen sein, plötzlich die Toilette aufsuchen zu müssen. Interessiert setzten wir uns mit verschiedenen Themen wie Gesetzeskunde und Sicherheitsfragen auseinander und versuchten Parallelen zum erworbenen Praxiswissen zu ziehen.

Ein neuer Begriff erheiterte die Stimmung. Die manuelle Lenzpumpe am Steuerstand wurde zur „Flens-Pumpe“ umgetauft und diente in unseren Vorstellungen dafür, gekühltes Flensburger Pilsener im Cockpit zapfen zu können.

Da wir wieder spät in den Hafen einliefen, machte sich die heutige Kochtruppe wieder an die Vorbereitungen des Abendessens. Tagsüber dienten Kekse und andere Leckereien zum stillen des kleinen Hungers.

– Tag 3: Bogense-Kolby Kas-Kerteminde –

Um 6:40 Uhr legten wir ab. Gefrühstückt wurde unterwegs. Zum Glück konnte auch der Steuermann mit Hilfe des Cockpittisches seinen Hunger stillen. Leider gab es wieder nur 2 Beauforts aus Ost, später zum Glück mehr Wind.

3 Stunden später waren wir bereits auf Samsö in Kolby Kas angelangt. Einen nördlicheren Hafen konnten wir nicht anlaufen, da der Vercharterer hierfür keinen Kartensatz an Bord gelegt hatte. Es hat wohl keiner vermutet, dass jemand innerhalb einer Woche soweit nördlich segeln will.

Im Hafen machten wir uns an der Kaimauer fest. Unser Schiff war wieder einmal zu groß für eine Box. Es herrschte starker Ost-Wind, der einkommende Schiffe hinter der Mole schnell an die Kaimauer drückte. Es war ein Spektakel, als die Besatzung eines großen Stahlschiffs beim Anlegen nicht mehr auf sein drehendes Heck Richtung Kaimauer achtete und lautstark gegen eine Yacht krachte. Der Skipper der beschädigten Yacht schien nicht sehr besorgt, es war für ihn „nur“ eine Charteryacht. Den blinden Anleger taufte wir mit dem Namen „Anleger Erwin“ – sein Stahlschiff schafft sich wohl in jedem Hafen Platz. Am kommenden Tag mussten wir die Große-Belt-Brücke passieren. Wir mussten unbedingt vor Anleger Erwin die Brücke erreichen, um sie noch in voller Pracht genießen zu können...

Da wir nun zum ersten Mal etwas ausspannen konnten, wussten wir nicht, uns zwischen Essen, Schlafen oder Landgang zu entscheiden. Zuerst wurden Pfannkuchen in zahlreichen Variationen verköstigt. Ein paar Schritte an Land zur nahe gelegenen Windmühle aus dem 19. Jh. schafften ein wenig Ausgleich zum Segeln. Dennoch war die Unruhe bei einigen von uns bemerkbar; unsere Leidenschaft liegt schließlich beim Segeln. Abgesehen davon war es an Land zu heiß.



Um 17 Uhr liefen wir wieder aus. Die Verwunderungen der anderen Hafenbesucher waren nicht zu übersehen. Mit voller Kraft der Maschine mussten wir rückwärts gegen den Wind ankommen. Bei der Größe des Schiffes und dem zügigen Manöver im Hafen erregte das natürlich Aufsehen. Aber auch dieses Manöver verlief tadellos. Oft setzten wir uns kurz zusammen und besprachen durchgeführte Manöver, um sie mehr und mehr zu verbessern. Nun aber wollten wir uns in einer anderen Aufgabe trainieren: Segeln bei Nacht.

„Wir haben gerade den Hafen ausgelaufen...“ war ein amüsanter Kommentar von Svenja beim Filmen mit der Videokamera.



Auf der Höhe von Korshavn überlegten wir uns entweder Korsör oder Kerteminde anzulaufen und nicht unseren Schlag in der Bucht von Korshavn zu beenden. Dem Sonnenuntergang auf dem Wasser zuzusehen, war ein ganz besonderes Erlebnis. Schnell wurden aber T-Shirts und Shorts in lange und warme Kleidung getauscht. Grob steckten wir auf der Karte unserer Schlag ab und schätzten um ca. 4-5 Uhr morgens Korsör erreichen zu können.

Der Wind bei 4 Beauforts machte uns keine Sorgen, vielmehr der Wellengang auf dem Kurs gegenan und Wind aus SO, unserer optimalen Zielrichtung. Friederike wurde es mulmig im Magen. Später verschlimmerte es sich, und wir mussten eine Notlösung finden. Keiner unserer Besatzung sollte unangenehmen Situationen ausgesetzt werden.



Nach Studieren der Karte diente nur ein Ankerplatz in 7 Meilen Entfernung als Anlaufpunkt, direkt hinter der kleinen Insel Romsö, mit möglicher Windabdeckung und weniger Welle. 16 sm wäre es zum nächsten Hafen Korshavn gewesen. Wir waren uns trotz des stark auffrischenden Windes einig, den Ankerplatz anzulaufen. Der Wind führte zu starker Krängung und großen Wellen, die gegen den Bug schlugen und das Schiff auf und ab schaukeln ließen. Mit teilweise fast 10 kn rasten wir durch die dunkle Nacht. Hinzu kam ein Ausfall der Lampe am Kartentisch. Der umherschaukelnde Lichtschein der provisorisch aufgehängten Taschenlampe erzeugte unter Deck wirklich Abenteuerstimmung.



Als wären ausfallendes Licht, zunehmender Wind und sehr starke Krängung nicht genug gewesen, kam es zu einem weiteren Zwischenfall. Der Druck auf der Leine zum Reffen der Genua war derart stark, so dass sich Johannes, Felix und Johannes die Leine über die Winsch führen mussten, um die Genua weiter zu reffen. Versehentlich war die Leine in falscher Richtung um die Winsch gewickelt, so dass keine Bremswirkung der Leine entstand als die Genuaschot an Steuerbord gelöst wurde. Der rechte Zeigefinger von Johannes wurde plötzlich zwischen Reffleine und Winsch eingequetscht. Jetzt musste das Schiff erst wieder in den Wind gedreht werden, um Druck aus

der Leine zu nehmen, damit der eingeklemmte Finger sich wieder lösen ließ. Zum Glück war es nur eine Quetschung und keine offene Wunde. Eine Packung Wurst erreichte nicht den richtigen Kühleffekt. Es mussten verschiedene Sorten Joghurt herhalten, in denen der Finger zur Kühlung gesteckt wurde. Jetzt war der Zeitpunkt gekommen, um endgültig die Segel zu bergen und unter Maschine weiterzufahren.

In die Nähe der Insel mussten wir uns vorsichtig herantasten, da Steine auf 0,6m Wassertiefe in der Karte verzeichnet waren. Die angespannte Stimmung machte sich auch in folgender Situation bemerkbar. Mit einem Mal schrie Johannes die sich schnell ändernde Tiefe in die dunkle Nacht: „4,50m... 3m... 2m...!“ Schnell gab Micha vollen Rückwärtsschub. In diesem felsigen Gebiet durfte kein Fehler passieren. Johannes: „1m... minus 0,5...!“ Spätestens jetzt war jedem klar, dass hier wohl Lot und Logge verwechselt worden waren. Das war der Moment in dem jedem das Herz in die Hose rutschte.

Wenigstens hatten wir unseren Ankerplatz erreicht. Er erwies sich allerdings wegen des noch zu starken Windes als ungeeignet. Die Insel bot zu wenig Abdeckung.

Da wir nun die Segel eingeholt hatten, konnten wir es versuchen, das Schiff durch die enge Passage Richtung Kerteminde zu navigieren, um nicht den langen Weg um die Insel zu segeln. Ich postierte ein Crewmitglied in den Niedergang, um die Befehle des Navigators sofort über eine dritte Person an den Steuermann weitergeben zu können. Das Steuern durch die dunkle Nacht und das Fahren hinein in eine schwarze Wand war ein ganz besonderes Erlebnis. Jetzt musste volles Vertrauen in die Technik gelegt werden, mit der wir uns von Tonne zu Tonne navigierten. Wir konnten wir volles Vertrauen in unser Team haben, da sich trotz der hohen Anspannung jeder seiner wichtigen Aufgaben bewusst war.

Friederike war zum Glück bereits im Cockpit eingeschlafen. Das Schwojen des Schiffes ohne gesetzte Segel hätte ihrem Magen wohlmöglich den Rest gegeben. Interessant war es, durch Befehrerungen an Land das Schiff zu manövrieren und die notwendigen Lichter aus dem Lichter-See der Stadt ausfindig zu machen. Die Gefahr, vom Licht der Taschenlampen unter Deck geblendet zu werden, war groß. Als ich einmal kurz geblendet wurde fühlte ich mich kurzzeitig wie blind. Die Augen hatten sich schon auf die Dunkelheit eingestellt.

Mit 2m Welle wurden wir zum Hafen geschupst. Im Hafenbecken schalteten wir den Handscheinwerfer ein und hielten Ausschau nach freien Boxen. Wir sammelten die letzte Kraft für das Anlegemanöver. Als wir nun um 1 Uhr in der Box lagen, waren wir sehr erleichtert. Auf dem Deck entdeckten wir einen großen





offenen Schäkel. Er hatte sich aus der Führung des Flaschenzugs der Großschot gelöst. Zum Glück viel er nicht über Bord. Ohne funktionierenden Flaschenzug hätten wir unser Segeln stark einschränken müssen. Ein Wunder, dass bei diesem Seegang und wilden Manövern dieser Schekel nicht von Bord gefallen war.

Trotz der unangenehmen Umstände waren wir darüber froh, diese Erfahrungen gemacht zu haben. Unter Deck setzten wir uns zusammen, um das Erlebte sacken zu lassen. Meine tragende Verantwortung als Skipper bekam ich in dieser Nacht klar zu spüren.

– Tag 4: Kerteminde-Lohals –

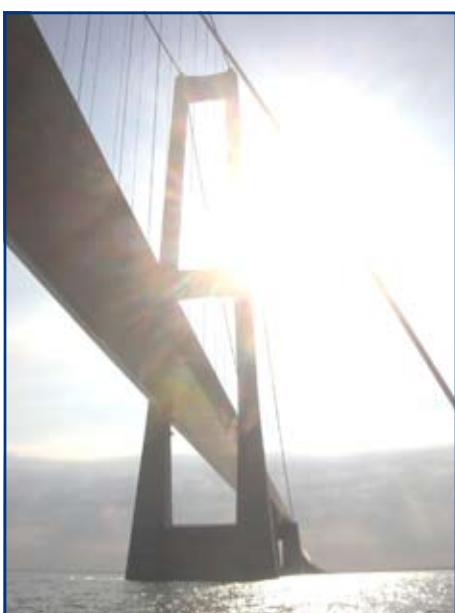
An diesem Morgen mussten wir länger schlafen und Kraft schöpfen. Um 10 Uhr klingelte der Wecker. Diesmal konnten wir bei schöner Frischluft im Cockpit frühstücken. Der Dunst des Brötchenaufbackens für 8 Leute benebelte uns unter Deck jeden Morgen. Nun blieb auch Ruhe und Zeit, wieder klar Schiff zu machen. Unter und auf dem Deck machte sich die letzte Nacht noch mit herumliegender Segelkleidung bemerkbar. Vor der Abfahrt, gönnten wir uns einen kurzen Landgang zur Werft der Folkeboote.

Unser Schiff war mit einem Rollgroß ausgestattet, das sich mehr und mehr unbeliebt machte. Nicht nur, dass es fast gar nicht bauchig zu fahren war, es ließ sich auch schlecht wieder einrollen. Wir setzten das Großfall stärker durch, um wenigstens etwas das schlechte Segel zu optimieren.

Die Große-Belt-Brücke war unser heutiges Ziel. Die beiden 245m hohen Pylonen waren schon aus weiter Ferne sichtbar. Spiegelglatte See und Flaute zwangen uns zum Motoren. Später frischte der Wind auf, und wir konnten endlich wieder Segel setzen. Die Spannung stieg, und auch der Sherry im Cockpit war schon bereitgestellt.

Vorher meldeten wir uns über Funk bei der Brücke zur Durchfahrt an, so wie es in der Karte angegeben war. Wir hatten Glück, auf dem Verkehrstrennungsgebiet befand sich in unserer Fahrtrichtung keine Berufsschiffahrt in der Nähe, so dass wir unter den zwei größten Pylonen die Brücke durchfahren konnten. Die Höhe der Pylonen, die der 1 ½ fachen Höhe des Funkturms in Berlin entspricht, ist immer wieder beeindruckend. Wie so oft verwarfen wir unser eigentliches Ziel und steckten es höher: noch weitere 17 Meilen bis nach Lundeborg.

Im Hafen angekommen wurden wir von anderen Seglern angesprochen, die uns schon in Sonderborg getroffen hatten. Unser große gehisste SV03-Flagge am Vorschiff und unser Riesenmast mit drei Salingen erregte schnell aufsehen. Sie waren erstaunt, als ich erzählte, dass wir Fünen nördlich umfahren hatten. Als sie Fragen stellten, wie und mit was man denn genau funken würde, freute ich mich, dass wir als junge Segler den älteren etwas





beibringen konnten. „SeeStärke“ schafft es Theorie und Praxis ideal miteinander zu verbinden und junge Segler auf See zu schulen.

– Tag 5: Lohals-Rudköbing-Aerösköbing –

Der Wetterbericht sagte NO-Winde voraus, ideal für unseren geplanten Schlag nach Süden. Leider gab es zu wenig Wind, um die Segel zu setzen. Wir liefen aus dem Hafen aus und übten mit unserer mitgebrachten Boje das Boje-über-Bord-Manöver unter Motor. Zusätzlich nahmen wir das Lehrbuch zur Hand, um damit das Praxiswissen mit Theorie zu festigen.

Später frische der Wind auf, und wir setzten unsere 85 m² Segelfläche. Im Hafenhandbuch wurde der Hafen Rudköbing empfohlen, der auf unserer Route lag. Wir beschlossen, da wir gut in der Zeit lagen, einen kurzen Landgang zu machen, um das Örtchen zu erkunden.



Eine Postkarte an unseren Vorstand der SV03 mit sonnigen Grüßen aus der dänischen Südsee durfte nicht fehlen.

Weiter ging es im Fahrwasser zwischen Langeland und Fünen. Der Abzweig und das weitere Fahrwasser nach Westen waren sehr eng. Mit Hilfe des Kartenplotters und dem pflichtbewussten Navigator, der an diesem Tag sein Können beweisen musste, schafften wir es ohne große Probleme. Jedoch wurde zuerst vergessen, eine wichtige Detailkarte zu berücksichtigen. Diese Erfahrung, panisch und unter Stress nach einer Detailkarte zu suchen, muss man einmal gemacht haben. Danach passiert es einem nie wieder.

Die Einfahrt in den Hafen Aerösköbing war etwas tückisch. Die Betonung gab nicht recht Aufschluss über die Untiefen. Schließlich nutzten wir das Richtfeuer, um zielsicher in den Hafen zu gelangen. Päckchenliegen war angesagt. Der Besitzer einer X-Yacht guckte etwas grimmig beim Anblick unserer jungen Meute, lächelte aber am kommenden Morgen sehr freundlich beim Ablegen unseres Schiffes. Auch er hatte gemerkt, dass unser Alter in Verbindung mit der großen Yacht nichts mit fehlendem seglerischem Können zu assoziieren war.

Aerösköbing erwies sich als schönster Hafen unseres Töms. Die alten, kleinen Häuschen aus dem 18. Jahrhundert waren derart schief, dass es schon wieder urig wirkte.

– Tag 6: Aerösköbing-Damp 2000 –

Beim Ablegen verklemmte sich leider unsere Vorleine am Nachbarschiff, so dass wir sie nicht einholen konnten. Also schnell eine Runde gedreht, mit dem Heck zu unserer vergessenen Leine gefahren und beim nächsten Schiff seitlich angelegt, damit wir wieder in eine Vorsprung eindampfen konnten. Eindampfen in die Vorsprung erwies sich immer wieder



als sinnvoll mit dem breiten Heck schnell zu drehen. Bei so schnellen Manövern einer so großen Yacht im Hafenbecken war das Publikum mal wieder groß. Auf dem Kurs die Insel Aarö nördlich zu umfahren, hörten wir auf einem Schiff voraus einen Segler mit Trompete „Don't cry for me Argentina“ spielen. Leider hörte er aber kurz darauf auf und ging wieder zurück ins Cockpit. Sofort griff ich zum Funkgerät und bat ihn, doch weiterzuspielen. Leider kam keine Antwort. Wir konnten uns aber per Zuruf verständigen und genossen für ein paar Minuten die schönen Klänge, die über die Ostsee schallten. Der heutige Raumbis Vorwindkurs erhitze das Schiff ohne Pause. Die Badehosen waren schon bereitgelegt. Leider gab es noch zu viele Quallen, um baden zu gehen. Später jedoch, als die völlige Flaute einsetzte, musste die Bob Marley-CD mit Sommerlaunemusik eingelegt und die Badeleiter heruntergeklappt werden. Die angenehme Erfrischung im Wasser kombinierten wir mit der Übung, die Rettungskragen mit langer Leine zu testen. Der Test hatte sich gelohnt. Keiner hätte gedacht, dass man bei starkem Zug auf der Rückholleine schnell aus dem Kragen rutschte, wenn man die Bändsel nicht festband.

Wir hörten mit unseren Boxen im Cockpit laut Musik und konnten mit Tanzeinlagen und Badestimmung etwas Ausgleich zum reinen Segeln schaffen. Viel anderes blieb einem bei der völligen Flaute, die wir in diesen Tagen leider zu oft erlebten, nicht übrig.

Heute wollten wir den Hafen Damp 2000 anlaufen, da er mich an meine Abifahrt vor 7 Jahren erinnerte. Der Hafen wirkte aber durch die touristische Aufmachung und der lauten Schlagermusik sehr unsympathisch. Beim Anlegen im überfüllten Hafen konnte es wieder einmal ein älterer Herr nicht lassen, uns zurecht zuweisen. „Das ist doch viel zu eng hier, da kommt doch keiner mehr vorbei. Ihr habt wohl noch nie im Hafen 6-7 Windstärken erlebt...!“ Um uns nicht den ganzen Abend Vorwürfe anhören zu müssen, suchten wir uns einen anderen Platz. Er hatte wohl noch nie so eine junge Crew erlebt...! Unser junges Durchschnittsalter wurde immer wieder mit Skepsis betrachtet, allerdings auch mit großer Akzeptanz. Kontrollierte und gut abgestimmte Manöver der eingespielten Crew in Hafenbecken waren unser Qualitätsmerkmal, das so manchen beeindruckte.

– Tag 7: Damp 2000-Flensburg –

Gleich nach dem Aufstehen legten wir ab. Der Wind gegenan machte das Frühstück nicht sehr angenehm. Unter Motor kämpften wir uns gegenan durch die hohen Wellen. Das Fallen des Rumpfes auf das Wasser ließ so manche gemütliche Frühstücksstimmung unterbrechen. Nachdem alles gespült und verstaubt war, konnten wir endlich die Segel setzen. Unser letzter Segeltag hatte begonnen. Wir steckten unsere Strecke ab und hatten noch genügend Zeit, Boje-über-Bord-Manöver durchzuführen.

Wir konnten nicht nur die ganze Woche von der Sonne verwöhnt werden. Pünktlich zum Üben des Manövers fing es an zu regnen. Um die Situation nicht zu real wirken zu lassen, entschlossen wir uns für eine kurze Pause. Wir zogen erst einmal wetterfeste Kleidung an. Der Wetterumschwung brachte nicht nur Nässe sondern auch Kälte mit sich. Jeder musste ran, wenn es sein musste mehrmals. Durch das ständige Üben sollte das Manöver mehr und mehr in Fleisch und Blut übergehen. Einmal bekam unsere rote Boje einen festen Schlag bei Vorausfahrt mit voller Wucht des Stevens ab. Wir stellten uns vor wie es wohl sein mag im Wasser zu liegen und eine 44-Fuß-Yacht direkt auf sich zu kommen zu sehen... ein unheimliches Gefühl.

Der Regen nahm zu. Der Wetterbericht sagte für diesen Tag nichts Gutes voraus. denn die Gewitterböen waren bereits am Vortag gemeldet worden.

Meine Eltern erkundigten sich in fast jeder SMS, ob uns denn das wütende Unwetter aus Süddeutschland schon erreicht hätte. Das konnten wir nicht bestätigen. In dieser Woche konnten bei Sonne und fast 30 Grad in den vergangenen Tagen nun wirklich nicht von Unwetter gesprochen werden. Wir waren sehr glücklich darüber, gerade diese sonnige Woche für unseren Törn ausgesucht zu haben.

Doch am letzten Segeltag fiel der Abschied nicht wirklich schwer, Regen und kühlere Luft des Wetterberichts meldeten das Ende unseres Törns.

Auf der Rückreise nach Berlin kamen wir auf der Autobahn in das vorhergesagte Unwetter und waren froh jetzt im Auto auf dem Nachhauseweg zu sein.

Anschließend kann man sagen, dass der Törn sehr erfolgreicher Törn war. Es hat mir sehr viel Freude bereitet, die Leidenschaft des Segelns auf See in Verbindung mit Theorie und Praxis des Segelns anderen zu vermitteln und auch sie dafür zu begeistern. Sehr erfreut war ich über die Nachricht, dass sich Johannes, Svenja, Johannes A. und Felix noch während des Törns für den im November beginnenden SBF-See-Kurs bei uns in der SV03 entschieden hatten. Ich hoffe, dass sich mein Projekt „SeeStärke“ ausbauen lässt und weitere Interessenten finden.

Die Idee „SeeStärke“ trägt schon Früchte...
die Nachwuchsseesegler kommen!

**SeeStärke**
SV03

Thilo Welz 10/2007



Lust auf meer!