

JUNGENLAND

1P21064 E

Heft 7/8 - Juli-August
1969



So nennt sich der Stamm „Heinrich der Löwe“ aus „Lubeke aller Stede schone“ ganz stolz. Dieser Lübecker Stamm hat sich schon lange auf das Wasser spezialisiert. Vor genau zehn Jahren hat der Stamm das Februar-Heft des Jungenland allein gestaltet, und die Bootsippe, die eine stattliche Anzahl selbstgebauter Faltboote besaß – auf dem Titelfoto des genannten Heftes sind mindestens zehn Boote zu sehen –, bestritt den Hauptteil dieses Heftes.

Nun, mit der Kajak-Flotte waren unsere Wasserpfadfinder bald nicht mehr zufrieden. Ihre Verbindung zu den schwedischen Seepfadfindern ließ den Wunsch nach einem seetüchtigen Segelboot nicht ruhen. Und dann eines Tages machten sie die große Entdeckung, wovon ihr auf der nächsten Seite lesen könnt.

Heute besitzen sie außer den Kajaks ein Dingi „Scout“, einen Kutter „Sjöscout“ (Seepfadfinder) und einen Seekreuzer „Ranger“.

Tolle Abenteuer haben sie mit ihren Booten schon erlebt. Wir können leider nur einen ganz kleinen Teil aus ihren Logbüchern bringen.

Wir haben die „CP zur See“ auch im Bundeslager 1968 gesehen. Daneben lagen die französischen Seepfadfinder aus Toulous. Ihre Boote

und ihre seemännische Ausbildung waren neid-erregend.

In Hamburg wurden immer wieder Versuche von Seepfadfindergruppen unternommen. Sie schlugen durchweg fehl, weil eine kleine Gruppe einfach kräftemäßig und finanziell nicht in der Lage ist, ein seetüchtiges Boot zu halten. Allein der Liegeplatz kostet schon Unsummen.

Die Frage ist, ob uns nicht eine Organisation wie die der Seepfadfinder in Frankreich helfen könnte, endlich eine ordentliche Seepfadfindermannschaft auf die Bootsplanken zu stellen.

Die argentinischen Seepfadfinder haben kürzlich an einer Reise in die Antarktis teilgenommen. Die finnischen Seepfadfinder haben sich bei einer Seenotrettungsaktion große Verdienste erworben. Von den Anfängen bayerischer Seepfadfinderarbeit haben wir in den Heften 9/66 und 12/68 berichtet.

Ihre Kajaks haben die Lübecker damals selbstverständlich allein gebaut. Das ist heute keine Kunst mehr. Wir haben im Bundeslager 1968 gesehen, wie ein Kanu gebaut wird. Das hat Schule gemacht. Die inzwischen von den CPern selbstgebaute Kanus sind nicht mehr zu zählen. Bauplan und einige Erläuterungen dazu bringen wir auf Seite 91.

Unser Kutter

Im September 1967 befanden wir uns einmal mit unserem Dingi „Scout“ auf der Fahrt nach Grönau, zu unserem Heim. Wie schon so oft, machten wir auch diesmal Rast beim SVW (Segler-Verein-Wakenitz). Wie wir dann so zum Bootshaus den leichten Hang hinaufstieften, sahen wir dort auf dem Rasen einen Segelkutter liegen. Auf der Steuerbordseite liegend gammelte er so traurig vor sich hin. Der Decksbelag löste sich schon in Wohlgefallen auf, einige Spanten waren gebrochen, in der Bilge verfaulten herabgefallene Blätter und altes Tauwerk, und von der Farbe war auch nicht mehr viel zu sehen. „Du, Geier, das wäre gerade so'n Boot für uns!“ meinte Toni. „Was für'n Jammer, daß das Boot hier so verrottet“, wurde erwidert. In der Seglermesse hatte man unser Interesse für den Kutter bemerkt. Wir wurden daraufhin angesprochen: „Na, wollt ihr den Pott kaufen?“ Sofort wurden wir hellwach. „Ihr müßt euch mal mit dem Vorsitzenden in Verbindung setzen. Wir sind froh, wenn wir den Kahn los sind. Bei uns geht doch keiner mehr dabei und bringt den Kahn in Schuß. Unsere Jugend fährt die schnellen Kosare. Denen ist der Kutter zu langsam.“ Wir ließen uns Name und Telefon-Nr. geben und schoben ab. Von diesem Moment an drehte sich alles um „unseren Kutter“. Hoffentlich wird alles klargen! Können wir uns den Kutter überhaupt leisten? Welchen Preis wird der Verein verlangen?

Das Telefongespräch war schnell geführt, und wir wurden mit einer Abordnung zur nächsten Vereinsversammlung eingeladen. Dort wurde dann der Preis von 300,- DM und eine Woche Bedenkzeit ausgehandelt. In der nächsten Roverrunde wurde alles noch einmal durchgesprochen: wir waren uns einig; wir wollen den Kutter. Nun standen wir aber vor der Frage: „Woher nehmen wir so schnell 300,- DM her.“ In den nächsten Tagen wurde überall Geld zusammengekratzt, und so konnten wir dann schließlich unsere endgültige Zusage geben: Sonnabend um 11.00 Uhr holen wir uns das Boot.

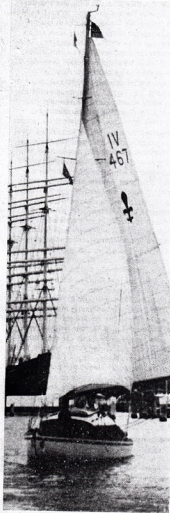
Pünktlich am Sonnabend legten wir mit unserer „Scout“ am Vereinssteg an.

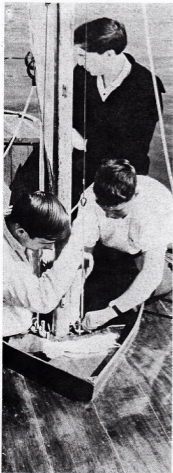
„Mensch, der schwimmt ja schon!“ war die erste Feststellung. Und der Kutter schwamm, zwar noch halb mit seinem nassen Element gefüllt, aber nach drei Jahren an Land ist das auch kein Wunder. Geier und ich regelten das Geschäftliche, und die übrigen Leute unserer Crew putzten mit mitgebrachten Eimern das Boot leer. Wir verlieden den Mast, die übrigen Spieren und die Segel, und Dieter nahm als Schleppspezialist den Kutter mit unserem Dingi auf den Haken. Mit einem herzlichen Mast- und Schotbruch wurden wir verabschiedet, und ab ging die Fahrt zum Düker, dem einstweiligen Liegeplatz für den Kutter und dem Heimathafen vom Dingi „Scout“. Und damit hatten die Rover ihren Kutter.

Nach zwei Wochen versammelten wir sämtliche verfügbaren Mannen zu einem Allie-Mann-Manöver am Freitag um 22.00 Uhr. Es galt, den Kutter von der Wakenitz über den Falkendamm, auf dem die Bundesstraße 75 entlangführt, in die Trave überzusetzen. Dies war gar nicht so einfach; denn so ein 6 m langer Kutter hat ein ganz beachtliches Gewicht. Am Bug belegten wir ein langes Tau zum Ziehen. Unter den Kiel schoben wir gleichmäßig auf die Länge verteilt 5 Stahlrollen. Auf denen sollte das Boot rollen.

Siggi übernahm nun als Polizeimensch die Sicherung auf der Straße. Toni, Geier, Mauli und Pippi legten das Boot auf ebenen Kiel und hielten es in der Waage. Matthias und Gerd legten die achtern freierwährenden Rollen wieder vor den Bug. Die Jungen der Sippen Geusen, Normannen und Ostgoten legten sich nun mächtig ins Zeug und zogen den Kutter an dem Tau vorwärts.

Einmal in Schwung, lief die Sache ganz gut. Aber wehe, der Laden kam ins Stocken! So kamen wir dann glücklich mit diesem Sklavenzug über die zur Zeit wenig befahrene Straße und konnten den Kutter dann auf der anderen Seite ins Travewasser gleiten lassen. Unser Dingi „Scout“ hatten wir dann mit Hilfe eines Bootswagens schnell übergesetzt. Wir nahmen den Kutter in Schleppland und luckerten zum Lachwehrgaben, dem Yachthafen des LMC (Lübecker Motorboot-Club). Hier sollte der Heimathafen des Kutters sein. Hier hatte auch schon unser im Umbau befindliche 4Kr Seekreuzer seinen Liegeplatz.





27. 7. 1968

Luftdruck 1022 mb Lufttemp. 20° C
Wassertemp. 16° C
Wind NO 1-2 Seegang 1 Klare Sicht,
heiter
3.00 Uhr: „Rise! Rise! Seemann, mach die
Socken klar!“ (Wecken)
4.00 Uhr: Backen und Banken
Um 4.30 Uhr werden die Anker gelichtet,
Großsegel und Fock 2 vorgehüllt und Kurs
auf den Fehmarn Sund genommen. Bei
leichter Brise passieren wir gegen 8.00 Uhr
den Sund. Querab Heiligenhafens bleiben
wir in einer Flaute liegen. Um 9.00 Uhr wird
Dieter mit dem Dingi nach Heiligenhafens
zum Benzinbunkern entlassen.
9.30 Uhr: Der Wind brist wieder auf. Die
„Sjöscout“ setzt die Reise fort. Die „Ranger“
bezieht auf Position 54° 23' N, 11° 2' O
Warteposten. Um 10.00 Uhr trifft die „Scout“
mit 40 Ltr. Benzin an Bord dort ein. Die
„Ranger“ setzt mit dem Dingi in Schleppe
die Reise fort. Der Flieger wird gesetzt und
die Maschine angeworfen, um die „Sjö-
scout“ einzuholen. Gegen 11.30 Uhr wird
die „Sjöscout“ gesichtet. Gemeinsam wird
die Reise auf Kurs 265° fortgesetzt. Um
16.00 Uhr haben wir den Leuchtturm
„Neuland“ an Backbord querab.
Neuer Kurs 292°. Der Wind flaut wieder ab.
Um 18.00 Uhr werden die Schleppeinen
klargemacht und die Segel geborgen.
Ab 18.15 Uhr wird geschleppt. 20.00 Uhr:
Leuchtturm „Kiel“ kommt voraus in Sicht.
Wunderschöner Sonnenuntergang! Um
21.00 Uhr werden die Positionslaternen
gesetzt. Der Leuchtturm Kiel wird an
Steuerbord liegengelassen. 22.30 Uhr er-
reichen wir die Stollergrundrinne. Neuer
Kurs 270°. Der Wind brist wieder auf
und weht mit Stärke 2 aus NW. Um 24.00 Uhr
gehen wir auf offener See auf Position
54° 31' N, 10° 6' O vor Anker. Das Lot zeigt
eine Wassertiefe von 17 m. Wir stecken
die Anker auf 60 m Ankerleine. Die Anker-
wache übernimmt Dieter. Geier begibt sich
mit einer Halsentzündung an Bord der
„Ranger“. Sonst alles wohlauf.

28. 7. 1968

Bericht von Bord der „Sjöscout“
Morgens um 3.00 Uhr, es war noch nicht
einmal richtig hell, scheuchte uns Dieter
aus unserem Dämmer Schlaf. Huh! War das
kalt und ungemütlich. Es nieselte leicht,
die Sicht war mies, und der Wind nahm
stetig zu. Es wurde Zeit, daß wir unter Land
kamen. Dieter und Egi machten die Motoren
klar und schleppten uns dann weiter dem
Buls entgegen. Wir mochten uns überhaupt
nicht bewegen, denn alles war feucht und
klamm. Jeder versuchte, so viel Wärme wie
möglich zu ergattern. Aber endlich um
5.30 Uhr erreichten wir den Lagerplatz und
gingen vor Anker. Dieter musterte schon
jetzt ab und wurde von Egi mit dem Dingi
an Land gebracht. Mit Geier erledigte Egi
dann erst einmal die Formalläten, und wir
im Kutter? Wir warteten und warteten mit
knurrendem Magen und vor Kälte bibbernd.
Endlich kamen sie dann wieder, aber von
wegen Frühstück: wir durften uns erst
einmal die Tracht anziehen und zur Lager-
eröffnung erscheinen. Aber danach bekamen
wir unseren Kaffee von Egi auf der
„Ranger“ gekocht. Oh, das tat gut, und
plötzlich sah die Welt schon wieder viel
freundlicher aus. Die Sonne kam auch hinter
den Wolken hervor und wärmte uns
wieder. Mit viel Eifer errichteten wir am
Strand innerhalb des Pionierlagers unser
„little Lübeck“ und heißten dann stolz
unsere Lübsche Flaggie mit dem doppel-
köpfigen Adler vor.
Unsere Boote meldeten wir bei der Aktivität
„Besonderes Ereignis“, und so unternah-
men wir einige Segeltouren mit Janmaatens
aus Süddeutschland. Im übrigen genossen
wir das herrliche Wetter.

