## Skippertraining ... nach dem Lockdown 02. bis 05.Juli

Dass wir endlich wieder auf dem Wasser sind, war vor einigen Wochen einfach nicht vorstellbar. Wer die "Corona Logbücher" (<a href="http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2020/492-coronatoerns-trainings">http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2020/492-coronatoerns-trainings</a>) verfolgt hat, weiß wovon die Rede ist. An eine Geschichte muss ich unbedingt anknüpfen, auch wenn "Erstleser\*innen" das nicht verstehen können:

## Das Floß der segelnden Bäume!



Von den Steuerleuten Pelo, Pilo und Polo war die Rede. Alle drei (oben gut im Bild) bestreiken die Fähre "Kalami Met" inzwischen solange, dass die Stämme inzwischen neues Leben entwickeln. Noch nie habe ich Bäume gesehen, die zur See fahren. Hier treibt ein Haselnussstamm seltsame Blüten und die Enkelkinder haben einen Heidenspaß, die Seilzugfähre von Ost- nach Westkalamien zu ziehen, aber das ist eine andere Geschichte …



Inzwischen sind wir beim ersten Skippertraining der Saison. Die Opfer meiner segensreichen Tätigkeit ahnen natürlich nicht, was ihnen bevorstehen wird. Maidie (von links) und Jörg haben längst den SKS und einige Törns auf der Uhr. Sondra und Kay waren bisher eher Crew, sind aber jetzt wild entschlossen, sich weiter zu qualifizieren. Mit noch größerer Crew soll es demnächst in orientalischen Gewässern auf Törn gehen.



Die Mädels sind bereits einige Stunden vor den Kerlen in Heiligenhafen und haben schon den Einkauf erledigt. Als die Dschunxx ihre Klamotten an Bord verstauen ist auch der Proviant schnell gebunkert. Der Skipper (mit Pyroschein) wird, entsprechend seiner Qualifikation, als Grillanzünder vorgeschickt, während sich die Crew in der Pantry liebevoll an den Beilagen zu schaffen macht.





Danach gibt's kein Halten mehr. Das vorzügliche Grillgut und die genialen Beilagen zergehen auf der Zunge, da muss Kay (lks.) unbedingt noch in die erste Reihe.

Na klar werden Erwartungen abgefragt und Wünsche geäußert. Die Crew will so ziemlich alles und schon jetzt ist klar, dass bei der Reflexion zum guten Schluss gesagt wird, "... wir hatten ja nur die drei Tage."



Vom Grillplatz dieser grandiose Blick auf eine Boxengasse, in der die Crew schon morgen die Yacht drehen und wenden wird (wenden auf engem Raum). Ganz sicher werden sie auch zwischen den Pfählen steckenbleiben! Auch das will mit einer gewissen Leichtigkeit gelernt sein!

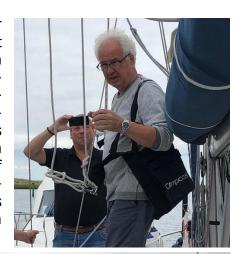


Richtig dunkel wird es wirklich nicht mehr. Nachtfahrt trainieren macht jetzt wenig Sinn, wir lassen das.



Der erste volle Tag beginnt mit der üblichen Sicherheitseinweisung. Dazu muss ich nicht viel schreiben, kennste. Endlich an der frischen Luft wird der Skipper in den Mast geliftet (natürlich doppelt gesichert). Der Radarreflektor ist "fliegend" angeschlagen, schlägt bei Wind leider gegen die Oberwant und das macht im Salon einen Höllenlärm (Körperschall).

Der Kerl hat über den Winter stolze 10 kg abgespeckt und ist mit Leichtigkeit da oben. Nach ein paar Minuten ist der Radarreflektor fest und sicher montiert und die 78 kg stehen wieder sicher an Deck. Auch das will gelernt sein. Danach legen wir endlich ab: Wenden auf engem Raum. Auf der Spielwiese hinter Steg 12 macht das richtig Spaß, wie die folgenden Bilder zeigen.

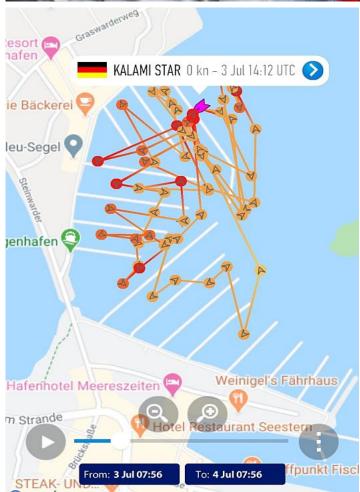




Mit diesen "Basics" beginnt die Hafenrundfahrt. Den Wind immer im Blick (macht euch den Wind zum Freund!) gelingen die ersten Manöver wirklich prima. Danach trainieren wir die Rückwärtsfahrt und den Wechsel von vorwärts auf rückwärts. Heute ein Vergnügen, bei viel Seitenwind gar nicht so leicht.

Jörg (links) zeigt das hier ganz locker mit der Hand inner Tasche, dazu der klare Blick nach Norden. So muss das!





Um 1400 die erste Pause und die Zaunkönige hier oben scheinen ziemlich neugierig. Danach bis 1815 An- und Ablegen in so vielen Boxen. Zugegeben, die Bedingungen sind moderat und deshalb gelingen wirklich (fast) alle Manöver. Nach jedem Anleger ein kleines Palaver, nur Fotos haben wir davon nicht, wir haben eben alle Hände voll zu tun. Als noch zwei Anleger zu fahren sind, überfällt uns ein kräftiger Schauer. Pudelnass fahren wir auch diese Manöver sauber zu Ende, dann sind wir zurück am heimatlichen Steg 12/50. Links der Blick auf unser Tagewerk (vielen Dank, Christian):

Nun zeigt sich, dass die Crew unverschämte Forderungen stellt. Nach ca. 20 Anlegern sollen nun auch 20 Anlegebiere (für jede/n) auf die Back. Da tritt der Skipper lieber die Flucht nach vorne an und dreht seine Joggingrunde um den Binnensee. Unterwegs holen ihn so viele Gedanken ein und deshalb an dieser Stelle Grüße an meinen Freund

Ernst, der inzwischen wieder in Spanien segelt, an Michael, längst zurück in Malmö. Anita & Bernd hier am Steg, aber wo sind Imke & Christian und wo segelt Uli? Wie kommt Martin mit der Arbeit zurecht? Wo segeln Dirk, Ansgar, Andrea & Dagmar? Fragen über Fragen.



Zurück an Bord zaubert die Crew wieder ein sensationelles Dinner. Hinter vorgehaltener Hand wird mir gesteckt, wenn ich dieses Lockbuch schreibe, werde ich vom Küchendienst freigestellt. Ich schlage ein und deshalb weißte jetzt Bescheid, wie der Einstieg ins Training gelaufen ist.



Wie wir das mit Corona hinkriegen? Jeder Haushalt hat seine Kabine und aus dem Haushalt der Steuerbordachterkabine ertönen höchst seltsame Signale: Von "Klar zur Wende" ist die Rede und "nimm den Fender weg!" Nunja, zum Glück haben die ihren Dampfer auch irgendwann fest, Ruhe im Schiff. Eine auch nachts höchst engagierte Crew.

## Samstag, 04. Juli



Wir sind im Hochsommer, in der Hauptsaison und es ist Wochenende. Doch eine wirklich sommerliche Stimmung kann sich bei dem Mistwetter nicht einstellen. Es regnet, ein paar Böen fegen durch den Hafen, der Herbst ist da. Viele Zuschauer gibt es nicht für unsere Arbeit, immerhin wenden sich ein Rindviecher nicht ab.



Die "einfachen" Manöver sollen es heute nicht mehr sein. Es geht rückwärts an den Steg, wir dampfen in die Vorspring ein. Dazu ein paar Fotos.









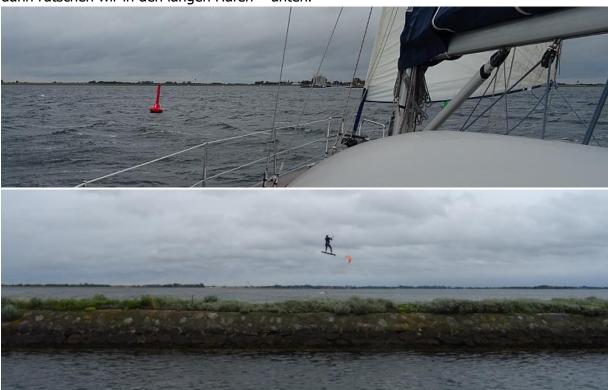
Als auch das alles gut funktioniert gehts an die Königsdiziplin. Wir drehen um den Pfahl in die Box. Dazu braucht es eine lange Führungsleine, mit der die Yacht "gesteuert" wird. Vorwärts gelingt uns dieses Manöver sensationell gut, doch rückwärts bekommen wir das nicht so sauber hin, schade eigentlich.



Ein Schauer zwingt uns zu einer Pause. Ich packe ein paar quälend langweilige Videos aus, um die Crew bei Laune zu halten. Danach reicht es der Bande, Ende Gelände, wir wollen Spaß und endlich mal wieder segeln ... also um 1800 rüber nach Orth! Auf Vorwindkurs lassen wir das Groß eingepackt.



Ab dem Flügger Haken bekommen wir den gewünschten Spaß. Der Wind frischt ganz plötzlich von 16 auf 26 Knoten auf und wir haben Mühe, die große Genua in den Griff zu bekommen. Die Gesichter (oben) erzählen die ganze Geschichte. Danach das Tuch auf halbe Größe und dann rutschen wir in den langen Hafen – unten.





Orth ist der Surfhotspot auf Fehmarn. Heute ziehen die Kiter ihre Show an der Einfahrt ab.





In Orth wird für unseren Abstecher die Kurzzeitparkgebühr fällig (rechts oben) und dann wird geschnippelt, während es sich die fleißigen Bienchen gut gehen lassen – wie gesagt, der Skipper ist vom Küchendienst freigestellt, soll aber dafür Zeilen liefern - machter ja auch. Übrigens haben die "fleißigen Bienchen" (O-Ton Maidie) später fleißig und ohne Murren den Abwasch erledigt, läuft.



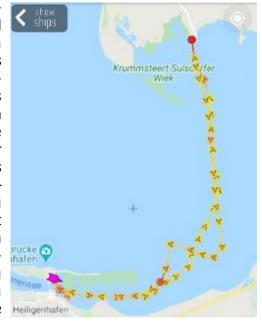


Logisch, wer nach Orth segelt, muss auch wieder zurück. Der "Oktoberwind" fegt immer noch durch den Hafen und drückt uns auf die Mole. Für einen Moment überlegen wir, bis morgen früh zu bleiben, aber die Windvorhersage liefert morgen denselben Windspeed. Dann lieber

jetzt zurück nach holy harbour. Eindampfen in die Vorspring ham wir ja heute gelernt, dass wir hier gar nicht anders wegkommen, ahnten wir vor ein paar Stunden nicht. Bevor wir ablegen, nehmen wir das Groß ins dritte Reff. Um 2140 legen wir ab, das Groß ist schnell oben und schon sind wir draußen. Vor der Haustür sind wir mit gerefftem Groß und kleiner Genua schnell mit 6,5 kts unterwegs, passieren bald Tonne 2 und dann wird es dunkel – Nachtfahrt.



Auf eine Nachtfahrt sind wir gar nicht vorbereitet, unerfahren sind wir aber auch nicht. Also Positions- und Hecklicht an, wie sich das gehört. Natürlich brauchen wir bei Südwest 5 – 6 einen Kreuzschlag um ins Fahrwasser zu kommen. Als wir die Osttonne erreichen, sehen wir ein Maschinenfahrzeug, das aus Heiligenhafen mit auffällig viel Gefunzele rausfährt. Ein Fischer? Auf dem AIS keine Berufsschifffahrt, eine Yacht auch nicht. Wir nähern uns. Der Gegenkommer funzelt immer wieder mit seinem Scheinwerfer zu uns rüber. Was soll das denn? Unsere Lichter brennen vorschriftsmäßig und klar, dass Maschinenfahrzeug muss ausweichen. Weicht aber nicht aus und funzelt weiter. Dann endlich kriegt der ne Ladung mit unserem Scheinwerfer und wir staunen nicht schlecht, ein Segler unter Maschine. Warum weicht der nicht aus? Jörg ruft "klar zur Wende" und dann sind wir raus aus dem Kollisionskurs. Was war das denn? Wir werden es nie erfahren, doch luschtig war das auch nicht.



An Tonne 1 sind die Segel geborgen, die Crew übt sich im Fahren auf der Richtfeuerlinie. Die Damen und Herren nähern sich der Perfektion, das Wetter auch, es regnet kräftig. Dann Leinen und Fender vorbereiten und um 2345 sind wir wieder fest am Steg. Eine kleine Siegesfeier hilft uns in die Nacht und im Bild oben wieder unser Tagewerk. Gute Nacht.

## Sonntag, 05. Juli:



Das Seewetter für Flensburg bis Fehmarn: Südwest 5 bis 6, vorübergehend etwas zunehmend, anfangs diesig.

Wer glaubt, ich trage hier einen Mund-Nasenschutz irrt, das ist meine Berufskleidung und die ist an diesem "Sommertag" pitschepatschenass! Und hätte ich dazu meine Gummistiefel getragen, wären mir nasse Füße erspart geblieben, denn was der Seewetterbericht verschweigt, sind kräftige Schauerböen. Jedenfalls kann mir niemand vorwerfen, ich hätte nicht alles gegeben.

Heute steht das Segeln im Mittelpunkt. Der Skipper beginnt verzweifelt mit einem Salonvortrag, weil es draußen nicht aufhören will zu regnen. Vom Kicker, über die Liekleine landet er schließlich im "Päckchen" ... es ist aber auch ein Mistwetter. Irgendwann klart es auf und obwohl das Regenradar etwas anderes verspricht, segeln wir raus - unten.



Auf dem SKS-Spielplatz angekommen legt uns eine Schauerböe nach der nächsten auf die Backe. Der Windmesser gibt uns Böen, die gar nicht aufhören wollen, mit 27 Knoten. Das Teakdeck ist rutschig und die Unfallgefahr steigt. Wenn bei mir solche Gedanken aufkommen, weiß ich, was zu tun ist, ich breche die Manöver ab. Wir fahren wieder rein. Was jetzt? Die Tanke hat schon geöffnet, also einmal volltanken bitte: 7,7 Liter! Kann das sein?



Von dort mit vollem Tank auf den Übungsplatz hinter Steg 12. Plötzlich die Ankündigung, "Maschine defekt, setzt die Genua". Und dann wird im geschützen Bereich nur mit kleiner Genua gesegelt. Die Aufgabenstellung ist klar, bringt die Yacht unter Segel an einen Achterpfahl. Das dauert eine Weile und je mehr Zaungäste hinter Bulleyes, Luken und sogar mit Staubsauger bewaffnet zuschauen, je näher kommen wir dem Pfahl. Nach einer halben Stunde hat jede/r den Bogen raus und wir können die Yacht butterweich an einen Pfahl legen (Foto oben und unten).





Natürlich darf man im Hafen nicht segeln, aber wenn doch die Maschine ausfällt. Ein schönes Training, das sogar Spaß macht. Der Skipper verspricht, jetzt sind die Schauerböen durch und wir fahren wieder raus.

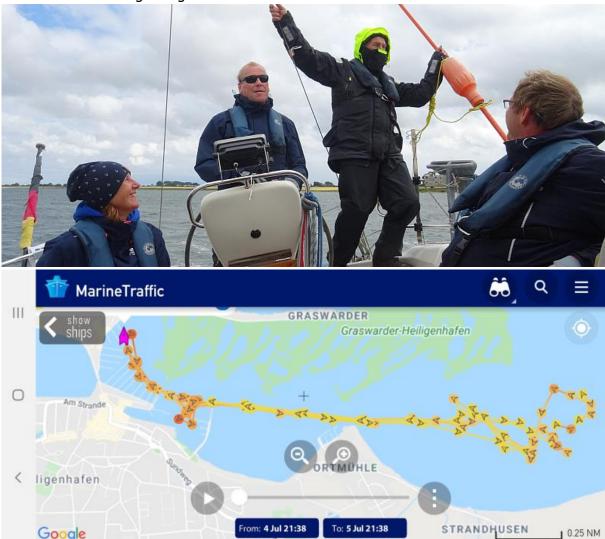
Alles leere Versprechungen, wie vorhin bereits Schauerböen und um die 27 kts Wind. Das macht keine gute Laune und das sieht man hier auch:



Der Skipper ist verzweifelt, wieder abbrechen? Dann hört der Regen auf und zum Abschluss des Trainings werden wir in die Kunst des Hamburger Manövers eingeführt. Eine Herausforderung bei diesen Bedingungen, doch das ist gar nicht so schwer ..?

Na klar betont Ralf immer wie-

wieder, das sind Kunststücke. Bei "Person über Bord" immer die Maschine nutzen und zumindest das Vorsegel weg.



Um 1500 sind wir platt und fahren zurück an den heimatlichen Steg. Die Füße nass, das Ölzeug fast schon wieder trocken verabschiedet sich der Skipper eine Stunde später von seiner Crew, während er von Roland und Martin shanghait wird. Roland ist der stolze neue Eigner einer Maxi 999 die vor der Haustür von Købnhavn liegt und von dort nach Großenbrode gesegelt werden soll. Der Skipper soll dabei als so eine Art "Lotse" fungieren – oder so ähnlich. Insofern geht damit auch dieses Skippertraining zu Ende.

Auch wenn der letzte Tag zum Vergessen ist, bleiben die vielen schönen Manöver doch unvergessen. Ein großes Dankeschön an die erste Crew des Jahres und ich bin so gern mit euch gefahren. Danke natürlich auch für die Fotos.





P.S. Na klar freue ich mich immer über Kritik oder Rückmeldungen, mail an segeln@ralfuka.de .