

Jetzt endlich zum SKS

21. – 28. April



Es ist schon ein paar Wochen her, als sich diese Crew unter meinen Anmeldungen wie von selbst sortiert. Von Dirk (links) und seinem Skipper gibt es sogar ein [Video](#) von einer früheren Reise. Damals haben wir bei den Eingeborenen der Dänischen Südsee mit Glasperlen und Überraschungseiern gute Geschäfte gemacht. Zweiter von links ist Eike, der bereits als Kind mit seinen Eltern und ner kleinen Etap, von Heikendorf (Kieler Innenförde) aus gesegelt ist. Danach ist irgendwie der Faden gerissen, doch das Wasser hat ihn nicht losgelassen. Nun also der Versuch, an diese Zeit anzuknüpfen. Guido war vor zwei Jahren schon mal an Bord. Zur damaligen Crew gehörten der Polynesier, Kay und Oliver. Wir hatten eine [wunderbar aufregende Woche](#) aus der wir immer noch auf ein Video des Polynesiers warten. Hat er uns was zu verheimlichen? Ach ja, Guido ist ein Freund des Gaffelsegels und hat viele Meilen auf Traditionsseglern auf der Uhr. Das gilt auch für Willi - rechts. Willi kenne ich noch am wenigsten. Der hat in den letzten Wochen einen Prüfungsmarathon hingelegt, der sich gewaschen hat. Endlich hatter auch den Sportboot-See in der Tasche – ohne den gibt's keine Zulassung zur SKS-Prüfung. Außerdem ist Willi ein Menschenfänger, der schnell die WhatsApp-Crew zusammenbringt.

Eine große Hilfe, wie sich schnell herausstellt. Aufgrund des heutigen Bahnstreiks liefert den Kölner Guido nur noch der Flixxbus über die A2 in Willis PKW nach Hannover & weiter nach Heiligenhafen. Dirk, Eike und der Skipper waren längst mit Dirks wunderbarem Apfelkuchen an Bord und servieren den beiden Nachzüglern die wohlverdiente Stärkung. Der Einkauf ist schnell erledigt, die nächste Crew kann sich auf übriggebliebene Lebensmittel freuen.



Der Weg zum Essen führt an der ADB vorbei ... die ist immer noch dicht - oben. Keine Spur vom Irish Pub, nicht mal ansatzweise Bauarbeiten. Da müssen wir wohl noch länger auf ein Guinness warten. Wie schade ...

Doch es gibt Alternativen. Beim Griechen „[Orfeo Greco](#)“, in der Bergstraße 20, werden wir vorzüglich bedient und fühlen uns ausgesprochen wohl. Dazu wirklich angemessene Preise, wir kommen gern wieder. Die Rechnung wandert sofort in die Bordkassen-App [tricount](#).

Früher wurden Exceltabellen geschrieben, Belege gesammelt oder Bargeld eingezahlt und dann stand man mit einer Fremdwährung (Umrechnung) auf dem Schlauch.



Zurück an Bord das wunderbare Panorama über dem Binnensee. Später im Salon noch der schnelle Blick auf Seewetter und ein wenig Törnplanung, aber da hat die Crew beinahe schon geschlafen. Der hellwache Skipper zeigt euch hier mal, wie's über Nacht so aussieht, wenn zu viele Klamotten auf einen guten Einkauf treffen. Die Crew hat es aber auch nicht leicht. Bei 5° Wassertemperatur ist hier fast noch Winter, da brauchste warme Klamotten genauso wie ne kurze Hose ...



Morgen geht es hier weiter. Dann melden wir uns aus Bankog oder Marstal ... gute Nacht.

Samstag, 22. April: Heiligenhafen – Marstal oder Bagenkop?

Die erste (kalte) Nacht an Bord und der Skipper serviert vor dem Aufstehen frischen Kaffee bis in die Koje. Die Crew strahlt, die Sonne auch und trotzdem werden alle im Salon eingesperrt: Wetterrouting zunächst bis Mittwoch und im Anschluss die gefürchtete Sicherheitseinweisung. Für alle Leserinnen und Leser, das ist ein zweistündiges aber notwendiges Ritual. In der Pause die Fluchtbewegung nach draußen, hier unten ist es Willi.



Na logisch muss man nicht alles, was in der Sicherheitseinweisung erörtert wird, in der SKS-Prüfung wiedergeben. Aber klar, die big Points werden immer abgefragt. Nur welche sind das? Danach kümmern wir uns um die Maschine: Kühler, Seewasserkreislauf vom Seeventil über Seewasserfilter, Impeller bis Wärmetauscher und Auspuff. Diesel: Vom Kraftstofftank zur Einspritzdüse. Check Treibstofffilter, Feinfilter, Ölwechsel. Lichtmaschine und Keilriemenspannung Getriebe: Getriebeölstand, Achtung bei Wasser im Getriebe und endlich, endlich geht es draußen weiter.



Dann verzieht sich der Rauch und Dirk ist tatsächlich geschafft. An Deck brauchen wir nicht lange, sodass Dirk um 1400 bei diesem Seewetter ablegt:

Westliche Ostsee: Ost bis Südost 4, vorübergehend westdrehend und die-sig, später etwas abnehmend, See vorübergehend 1 Meter.

Skipper des Tages ist Willi, Dirk ist Co. Am Ende des Fahrwassers geht das Groß nach oben und am Ostkardinal rollen wir die Genua aus. Kaiserwetter & neue Segel, Seglerherz, was

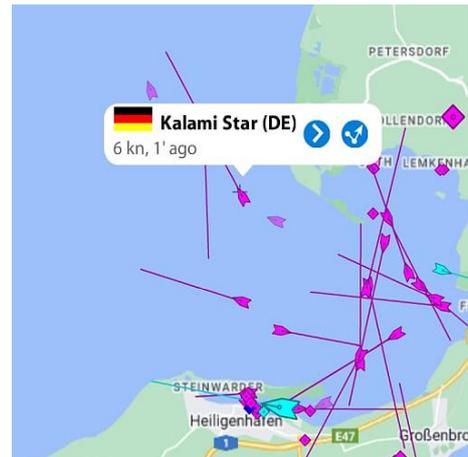


willstu mehr ... Mit 6 Knoten raumwind passieren wir den Flüggersand, doch ganz vorsichtig dreht der Wind und wir rutschen auf einen Vorwindkurs, Schmetterlingsegeln. Das Tempo lässt etwas nach und für „Einsteiger“ ist ein Vorwindkurs nicht wirklich luschtig.



Stündlich wechselt sich die Crew am Ruder ab, doch Marstal können wir jetzt schon knicken, stellt die Navigation fest. Christian grüßt von der „Arkona“ aus Ecktown und muss sich nach einer gewonnenen Regatta auch noch selbst belohnen. Wir gratulieren und gute Besserung, Imke.

Ein Racer unter Spi überholt die „Kalami Star“ mit 8,6 Knoten, das kribbelt natürlich in den Fingern, aber da muss man sich keine Gedanken machen. Über den Kiel-Ostseeweg rutschen wir einfach rüber, keine Berufsschiffahrt. An der KO4 wechseln wir in dänische Gewässer, da weht der Dannebrog unter die Saling.



Als wir den Fehmarnbelt querab haben kommt der Wind zurück. Wir wechseln vom Vorwind auf einen Halbwindkurs und sind schnell zwischen 6,5 und 7,5 Knoten unterwegs. Okay, der Racer ist weg, aber jetzt macht es wieder richtig Spaß und das Rudergehen wird wieder leichter. Noch 80 Minuten und wir stehen vor der Haustür von Bagenkop auf Langeland. Umgangssprachlich wird Bagenkop kurz Bankog genannt und Langeland heißt auf Dänisch Längelän, weißte Bescheid.



Klar ist, dass Willi anlegen wird und der war noch nie in Bankog. Willi informiert sich intensiv über den Hafen und ist damit bestens auf das Manöver vorbereitet. Kurz vor dem Hafen rollen wir die Genua ein und bergen im Vorhafen das Groß. Das neue „Tuch“ ist noch sperrig wie ein Brett, da sind alle Hände gefordert. Falte für Falte wird das neue Tuch ins Segelkleid gelegt. Gleich darauf bringt uns Willi behutsam in den Hafen – die anvisierten Längsseitsliegeplätze sind natürlich belegt, also wieder in die hinterste Ecke an unseren Lieblingsplatz. Die Bedingungen im Hafen sind prima, da legt auch Willi ein wunderbares Anlegemanöver hin.



Um 19:15 sind wir nach 5:15 Stunden und 29 nm fest in Bankog auf Langeland. Für Willi der erste Anleger und das hat er wirklich cool gemacht. Ein großes Dankeschön auch an die Segelfaltfraktion, die das Segel inzwischen gut in die Lazybags eintüten kann – nächste Seite.



Oben die Dreifaltigkeit bei ihrer vorbildlichen Arbeit – rechts der „Blitz“ beim Anschließen des Landstromkabels. Beim Anlegebier starte ich den Versuch einer Tagesreflexion, und dabei bleibt es auch... is aber auch nicht schlimm. Die Crew ist satt von den vielen Infos, da is schon ziemlich die Luft raus oder doch nicht? Guido und später auch Eike verschwinden in der Pantry und bereiten eine mediterane Gemüse-Hähnchenpfanne vor. Das läuft einfach prima & reflektieren geht



auch später ... ein wunderbares Essen, dazu haben die Sommeliers wirklich kostbaren Wein aufgefahren, der hier im Königreich beinahe ein Vermögen kosten würde. Wie man unten sieht haben wir das Essen wirklich genossen.

Das soll's für heute gewesen sein, gute Nacht und morgen rein in die Dänische Südsee ...



Sonntag, 23. April: Bagenkop - Ærøskøbing

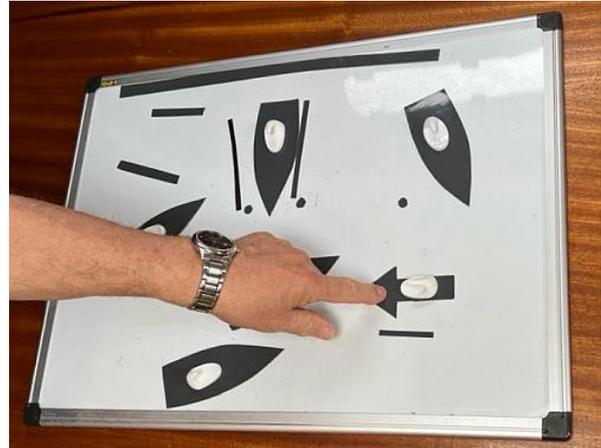
In der Nacht ziehen Regenschauer durch und nicht alle Fenster sind wirklich fest verschlossen. Da kommt nicht nur Freude auf, sondern auch Guido viel zu früh aus der Koje. Der erste Kaffee

steht bereits um 0700 auf der Back ...

Brötchen werden aufgebacken und plötzlich lässt sich der Backofen nicht mehr öffnen. Ein kleiner Feststeller (im Bild Originalgröße) hat die Schuld und muss ausgetauscht werden. Ich bestelle das 2 cm-Teil bei SVB (einziger Anbieter) zum Preis von 35,96 € + 6,20 € Versand! Der Tag wird nicht mein Freund, aber es muss ja irgendwie weitergehen.



Der Blick auf das bevorstehende Wetter stellt das gesamte Programm auf den Kopf. Dienstag und Mittwoch soll es in der Westlichen Ostsee nur so kacheln. Damit ist die übliche Nachtfahrt beinahe gestrichen und uns würden schlimmstenfalls zwei Trainingstage fehlen. Dafür soll am Freitag (Prüfungstag) ein laues Lüftchen wehen. Natürlich kann und wird sich das noch ändern, aber Stand heute müssen wir davon ausgehen. Na gut, beginnt die Einstimmung auf den Prüfungsmodus bereits heute. Also erst die Theorie (rechts), danach Ablegen und Eindampfen in die Vorspring trainieren.



Die Crew tastet sich langsam an ungewohnte Manöver ran. Noch ein paar Wiederholungen, dann läuft das. Um 1245 sind wir damit durch. Nun noch einmal der Skipper: Weil die Crew so viel über den Radeffekt diskutiert, Skippers Demonstration, dass der Radeffekt in der Normalfahrt so gut wie keine Rolle spielt. Lediglich beim Aufstoppen oder Wechsel von der Vorwärts- in die Rückwärtsfahrt spielt der Radeffekt eine Rolle. Jede Drehbewegung im Hafen, jede Wende immer gegen den Wind! Um 1245 legt Guido bei diesem Wetter ab:

Belte und Sund: West bis Südwest 3 bis 4, etwas zunehmend und südost-drehend, zeitweise diesig, See 1 Meter.

Schnell sind die Segel oben doch der schwächelnde Wind lässt uns schnell „Dänisch Segeln“, d.h. segeln mit Maschinenunterstützung. Und logisch, dann zeigt der Motorkegel Maschinenfahrt an. Den gibt es wirklich. Upps, ganz vergessen: Vielen Dank für die guten Wünsche von Conny & Peter aus München und von Wolfgang aus meiner Heimatstadt.



Während wir Ristinge Klint passieren wird an Bord viel über den Lindwurm nachgedacht. Die Altvorderen haben Sorgen, er könnte doch noch einmal auftauchen ... doch die sind wohl unbegründet. Wir nähern uns der alten Seefahrerstadt Marstal ...



... bergen im alten Hafen die Segel und starten zu einer Hafenrundfahrt in den Yachthafen. Von dort zurück in den alten Hafen schon wieder Eindampfen in die Vorspring:



Das klappt jetzt schon ganz gut, aber da bleibt natürlich noch Luft nach oben. Auch bei der Festmachercrew auf dem Vorschiff: Leinen und Bootshaken verlieren gelegentlich die „Haltung“, dann liegt die Vorspring über der Reling oder ist gar nicht belegt. Wir lernen viel



und wer lernt nicht aus eigenen Fehlern. Ein paar Tage Zeit haben wir noch. Auch der Skipper bekommt sein Fett weg: Die Crew freut sich über das Vertrauen, allein fahren zu dürfen (ein alter pädagogischer Trick von mir). Ich kommentiere dann, dass sonst niemand die Manöver dokumentiert, siehste ja oben und unten wieder eine Sternstunde von Guido, der aus den Resten des mediterranen Menues eine köstliche Suppe zaubert.



Inzwischen hat die Sonne gegen den Dunst gewonnen und die aktuelle Wettervorhersage sorgt für Entspannung an Bord der „Kalami Star“. Dienstag und Mittwoch wird es nicht so stürmisch wie heute Vormittag orakelt. Nur die für Dienstagabend geplante Nachtfahrt steht auf der Kippe. Nach der Pausensuppe verlustiert sich die Crew zu einem kurzen Rundgang. „Du kannst ja abwaschen, du kennst doch schon alles!“ höre ich noch, weg sind the und ich hab meine Ruhe.



Von unterwegs WhatsApp-Nachrichten aus Marstal. Oha, die wollten doch nur ein wenig einkaufen? Selbst darüber bekomme ich Tätigkeitsnachweise und eigentlich kann ich es gar nicht fassen. Da bringt man dem Jungvolk, gerade bei unseren nördlichen Nachbarn, anständiges Benehmen bei und dann freudschäme ich mich für ihren Auftritt beim örtlichen Lebensmitteldiscounter, kuckstu:



Irgendein schlechtes Gewissen müssen sie wohl doch gehabt haben. Zurück an Bord werden mir mit feierlicher Miene kleine Geschenke überreicht. Wer weiß denn von meiner Vorliebe zu dänischem Lakritz? Was ist der Preis für dieses Geschenk, was wollt ihr? Ich verstehe schnell, die wollen unter Segeln in Marstal ablegen ... da wäre ich auch ohne Lakritz sofort mit dabei. Nicht einmal die Maschine wird mitlaufen. Wir haben so angelegt, dass wir genau im Wind stehen und das Ablegen lösen wir so: Zuerst geht das Groß nach oben, der Traveller nach Steuerbord. Danach rollen wir die Genua auf Steuerbordseite aus und drücken uns vom Steg weg. Sofort steht die Fock back, das Groß bekommt Druck und die Yacht klappt vom Steg weg.



Nur der Flaggenstock braucht Stütze. Um 1515 verlassen wir ganz leise den alten Hafen. Super gemacht und noch Lakritze bekommen, besser geht's nicht. Schon bald sind wir im Mørkedyb,

das sich hervorragend dazu eignet die Navigationskenntnisse zu überprüfen. Prima, da geben sich Dirk und Willi keine Blöße, jeden Fahrwasserschlenker navigieren und steuern sie sauber aus. Doch am Nordkardinal die Überraschung – unten:



Erst können wir es gar nicht fassen und auch nur mit dem Tele erwischen wir die ganz spezifische Art dänischer Walrosse (*Odobenus rosmarus dania*). Die Pinguine rechts erkennt natürlich jeder, aber die eklig stinkenden Walrosse (links im Bild) haben wir in der dänischen Südsee noch nie gesehen. Was für ein Glück. Walrosse an sich gehören zur Ordnung der Raubtiere, weißte Bescheid.



Vorbei an Birkholm stehen wir schon bald vor Ærøskøbing. Die Crew birgt die Segel und tucht das Groß wieder sauber auf. Wenig später passieren wir die wunderbaren Badehäuser (oben), die leider ihren Charme nur im Gegenlicht präsentieren können.



Weiter zu Hafeneinfahrt. Schon seit jeher ist die Kirche Ansteuerungspunkt – fast exakt auf der Richtfeuerlinie. Minuten später legt uns Willi um 1945 nach 22 nm (Gesamt 51) butterweich



an den Steg, das man einfach applaudieren möchte - macht aber keiner. Danach das obligatorische Anlegebier mit einer Ansprache des Tagesskippers Dirk. Siehe da, heute ist die Crew nicht so kaputt wie gestern, die Reflexion wird zum Spiegel eines gelungenen Tages, der unter ganz anderen Vorzeichen begann.



Erst gegen 2200 dann endlich wieder ein fürstliches Menu von Guido. Frischer Salat, dann Nudeln mit irgendwas ... ich habs vergessen. Leider bleibt ein Berg Abwasch und niemand hat mehr Lust, bis mir klar ist, die wollen, dass ich abwasche. Na wartet.

Montag, 24. April: Ærøskøbing - Bagenkop

Die Hoffnung auf besseres Wetter hat sich leider nicht bestätigt. Dienstag und Mittwoch bleiben Starkwindtage, aber nichts ist unmöglich. Zugunsten von Manöverzeit gehen wir heute zurück nach Bagenkop und segeln morgen unter gerefften Segeln zurück nach Heiligenhafen. Meilen haben alle genug, also was soll's.



Auf dem Weg in die Bageri freue ich mich über die wunderbare Stadt (Fotos später), doch beim Bäcker angekommen begrüßt mich das Schild „Mandag lukket!“ Also weiter zu Netto, Fabrikbrötchen kaufen, geht auch. Was mir schon in Marstal aufgefallen war, die letzten Hafenmeister sind „verschwunden“. In beiden Häfen kam täglich gegen 1800 der Hafenmeister mit seiner Ledertasche vorbei. Wir kannten uns, ein Smalltalk und die Kronen wechselten den Behälter. Jetzt wird ein Automat mit der Visacard gefüttert und 230 DKK (30,84 €) werden für 37 Füße (11,55 m) abgebucht. Viel Geld auf den ersten Blick, aber Wasser, Strom, Duschen und freies WLAN inclusive. Heiligenhafen im Vergleich: 22 € + 3 € Strom, +5 € Duschen (5 Personen), kein freies WLAN.





Wir drehen eine Runde durch die Märchenstadt. Vorbei an der Kabys (links) und an der Garten-
seite (unten) geht es rein in die Stadt, mit ihren kleinen, märchenhaften Häusern.



Leuchtende Augen bei Eike, der erstmals in Ærøskøbing ist, aber auch bei der Crew. Aber wir
sind nicht zum Vergnügen hier. Noch schnell Räucherfisch gekauft und zurück an Bord.



Belte und Sund: Süd um 4, westdrehend, zunehmend 5 bis 6, strichweise Schauerböen, See zunehmend 1,5 Meter.

Ab 1200 sind wir wieder im SKS-Modus, werten die Wettersituation aus, prüfen Ölstand, Seewasserfilter und legen zu ersten Hafenmanövern ab. Aber auch nur einmal! Ein böiger Wind fegt durch den Hafen und fordert mehr als es für Einsteiger möglich ist. Wir brechen ab, bereiten das Segelsetzen vor und fahren um 1300 vor die Haustür. An der Ansteuerungstonne setzen wir das Groß im 2. Reff und nehmen Kurs auf's Mørkedyb. Beinahe auf Vorwindkurs unterwegs spürt man den Wind kaum.



Das ändert sich als wir ins Mørkedyb abbiegen. Jetzt zeigt sich auch, dass das 2. Reff die angemessene Garderobe für die nächsten Meilen ist. Ja, wir liegen auf der Backe, aber mehr als 15° sind es nicht.



Wir rauschen im 2. Reff mit 7 Knoten durch die Rinne, andere bevorzugen das eiserne Segel.



Am Ende des Mørkedyb schwächelt plötzlich der Wind. Seltsam, aber auch Windy gibt uns für ca. zwei Stunden eine Windpause. Nur für zwei Stunden? Nur für zwei Stunden! Im Fahrwasser nach Marstal reffen wir die Genua wieder aus, die 7 Knoten erreichen wir aber nicht mehr. Am Nordkardinal ist Schluss mit lustig, der Wind weht uns genau auf die Nase. Genua und Groß werden geborgen und dann rein nach Marstal. Um 1505 sind wir fest.



In Marstal holen wir nach, was in Ærøskøbing nicht mehr möglich war. Eindampfen in die Vorspring läuft, heute geht es ans Eindampfen in die Achterspring. Das Prinzip ist auf beiden Bildern gut zu erkennen: Der Kugelfender ist Drehpunkt der Yacht, die in die Achterspring „eindampft“ und vom Steg wegklappt.



Nachdem die Crew die Manöver mehrfach eigenständig und sicher absolviert hat, legen wir mit Kurs Bagenkop ab. Als wir die offene See erreichen sind wir auf Amwindkurs schnell wieder bei Bft. 6. Die Yacht legt sich auf die Seite und aus den Pantrybulleyes können wir wie in einem



Glasbottomboat ins Ostseeaquarium gucken – oben. Eine gute Idee, mal den Ernstfall zu trainieren. Der Skipper, das weiß hier jeder, ist ein Freund des Hamburger Manövers und bis auf einen, Namen tun hier nichts zur Sache, bekommt die Crew das auf Antrieb hin. Dummerweise bleibt bei einem der Manöver das Rettungslicht an der Reling hängen und fällt ins Wasser. Nun war nicht nur die Boje über Bord, sondern auch noch das Rettungslicht.





Eigentlich hat niemand damit gerechnet, dass das Licht schwimmt, doch plötzlich entdeckt Guido die schwimmende Lampe in der Nähe der Boje, sogar das Licht brennt. Dennoch ist so eine kleine Funzel nur schwer anzusteuern, doch im zweiten oder dritten Anlauf käschert Guido die Funzel zurück an Bord. Spontaner Beifall aus dem versammelten Cockpit.



Dann ist aber auch gut. Wir nehmen wieder Kurs auf Bankog. Vielleicht sind es noch 20 Minuten, als eine Welle, eine einzige Welle vierkant auf die „Kalami Star“ trifft und den Skipper unverhofft zu einem Ölzeugtest zwingt. Gut, außer nassen Füßen ist nichts gewesen, dann sind wir im Vorhafen, rollen die Genua ein und bergen das Groß.



Schon von draußen ist zu sehen, dass die für Starkwind am besten geschützten Plätze ignoriert werden. Wie schön für uns, um 1830 legt uns Dirk nach 22 nm (Gesamt 73) sutsche an die Pier in Bankog.



Guido (rechts), der bei uns inzwischen eine Festanstellung als Smutje erhalten hat, war schon

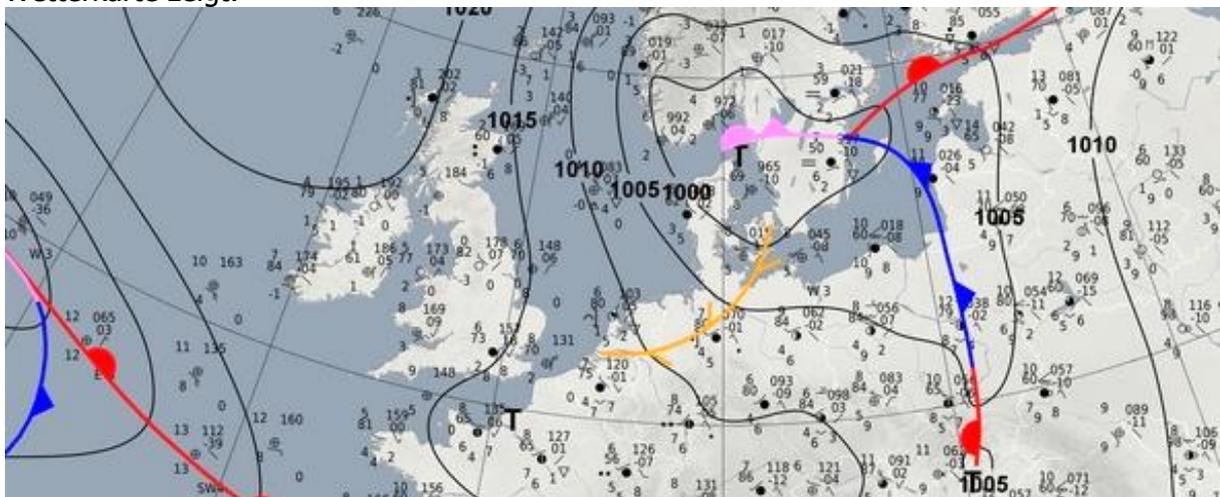
auf See in der Pantry verschwunden. Bei Seegang da unten zu arbeiten ist für manche Masochismus pur, warum machter das nur? In jedem Fall gibt es wieder ein wunderbares Essen. Zum gekauften Räucherfisch mit feinsten Bratkartoffeln serviert Guido eine feine Senfsauce. Zum Dessert gibt es Griesbrei mit roter Grütze. Die Crew ist so begeistert und entwickelt seltsame Fantasien, für den Fall, dass die Prüfer das Hamburger Manöver nicht als „Boje über Bord-Manöver“ akzeptieren. Kiel holen und was weiß ich, da geh'n the richtig mit den Dschunxx durch. Tsststss.

Dienstag, 25. April: Bagenkop - Heiligenhafen

Als letzte Nacht die Kaltfront mit schweren Schauerböen durchzog haben wir selig geschlafen oder lag es am Weißwein?



Heute Morgen sieht die Welt schon wieder ganz anders aus. Der Winter ist zurück, wir haben 7°, doch bei 6 Bft. fühlt sich das wie 2° an. Das Wetter ist also nicht so lustig, wie auch die Wetterkarte zeigt:



Der DWD gibt uns für die **Westliche Ostsee**: West um 5, zunehmend um 6, strichweise Schauerböen, See zunehmend 2 Meter.

Natürlich diskutieren wir, ob wir bei diesem Wetter fahren, nur morgen wird es nicht viel weniger. Dann hätten wir nur noch einen Tag zum Segeltraining, doch das kann nicht die Grundlage für meine Entscheidung sein. Verlasse nie einen sicheren Hafen, hab' ich mal gelernt. Heißt im Umkehrschluss, ist die Überfahrt sicher, kann ich das verantworten? Für die Entscheidung haben wir alle Wetterdaten ausgewertet: West um 5, zunehmend um 6, strichweise Schauerböen, See zunehmend 2 Meter sind ohne Probleme segelbar. Vielleicht wird daraus ein kleines Halbschwerwettertraining. Schwerwettertraining ist leider in der Prüfung nicht gefragt, egal ob so harte Hunde an Bord sind oder eben Warmduscher.

Bis 1100 sind Yacht und Crew optimal vorbereitet. Alles ist gecheckt, ins Groß haben wir bereits im Hafen das 3. Reff eingebunden, die Crew trägt (bei jedem Wetter) Rettungswesten, heute zusätzlich Lifebelts. Um 1100 legt Guido ab und im Vorhafen stehen jetzt 12 m² Großsegel. Die Genua rollen wir auf 40 % aus, das passt. Wir segeln raus und vor Bankog steht eine ordentliche Welle, die uns mächtig durchschüttelt. Logisch, im flachen Wasser steilt sich die Welle auf, die erste Meile ist die schwierigste. Weiter draußen (im tieferen Wasser) beruhigen sich See & Crew. Wir wenden und der Rudergänger ist bei 2 m Welle ordentlich gefordert.



Als Langeland langsam achteraus rutscht beginnt der Spaßfaktor. Bei 27 Knoten Wind (Ende Bft. 6) die Welle runter surfen bringt uns kurzzeitig auf mehr als 10 Knoten Speed. Der Spitzenwert wird mit 10,7 ausgesungen.



Um den Steuerkurs 145° pendeln wir am Ruder zwischen 120 und 160°. Einfach nur geradeaus steuern ist unmöglich. Vor dem Kiel-Ostseeweg (1300) koppeln wir mit dem Handpeiler die Berufsschiffahrt und siehe da, wir haben uns verpeilt, weil ein Dampfer tatsächlich ausweicht. Eine erfreuliche Geste. Unerfreulich bleibt die Temperatur, es ist schweinekalt, obwohl wir Halb- bis Raumwind segeln und den Wind nicht so spüren.



Auch die beste Kamera fängt Seegang nicht ein, auf Videos bleibt die Ostsee ein Ententeich. Oben immerhin der Blick ins gereifte Großsegel.



Der Wind bleibt ein launiger Geselle, rutscht mal von 27 auf 17 Knoten in den Keller, pendelt sich aber bei 24 Knoten ein. Die See geht weiterhin 2 m hoch. Gelegentlich versucht uns ein „Kavenzmann“ von 2,50 m auszuhebeln, immer eine Herausforderung für den Rudergänger. Es bleibt kalt. Die Crew hat trotzdem ihren Spaß und jetzt stehen sie vor dem Ruder Schlange. Nicht auszudenken, wir wären im Hafen geblieben. Um 1430 umfahren wir den Flügger Sand weiträumig. Bei der Welle ist das dort nicht lustig, jetzt nur noch Kurs auf H'hafen Ost.



Die harten Hunde, von links Dirk, Willi, Guido & Eike

45 Minuten später passieren wir den Ostkardinal, rollen die Genua ein, danach bergen wir das

Groß. Im Heiligenhafener Fahrwasser fliegt uns der Wind nur so entgegen – ich denke an Weihnachtsmarkt, Puffer und Glühwein, so kalt ist es. Zum guten Schluss, wegen der Prüfungsmanöver, noch eine Runde in den Kommunalhafen und schnell weiter zu Steg 9. Steg 9? Ja, da liegt man durch die Gebäude sehr geschützt und Hartmut (schöne Grüße) hat mir geschrieben, dass er erst Pfingsten kommt. Wie schön, genau an diesen Platz macht Dirk um 1530, nach 30 nm (Gesamt 103), sauber fest. Oha, ein Schnitt von 6,66 Knoten – im 3. Reff!



Damit ist das „kleine Schwerwettertraining“ zu Ende und heute Abend wird die Nachtfahrt vorbereitet - jedenfalls virtuell. Ich habe es schon oft gesagt, „... nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten!“

Ganz herzliche Grüße an Michael von der „Disco Volante“, an den in Marstal eingewehten Levi (wir seh'n uns nächste Woche) und an Siegfried im fernen Hannover. Grüße und Glückwünsche zur bestandenen SKS-Theorieprüfung an Anke & Lars, die nächste Woche an Bord der „Kalami Star“ mit Levi und Eike (oben rechts) in die praktische SKS-Ausbildung gehen werden.

Das Wetter schlägt in diesem Jahr seltsame Kapriolen. Für jede SKS-Ausbildung ist die Nachtfahrt obligatorisch. Doch heute, bei dem Wind und in der Nacht gegenan durch den Fehmarnsund zu rumpeln, schadet Schiff und Crew. Notgedrungen machen wir erstmals den Versuch, virtuell durch die Nacht zu fahren, einfach nur am Kartentisch.



Willi, Dirk und Eike (Guido kennt die Tour) arbeiten sich ohne Plotter von Burgstaaken nach Heiligenhafen und verschaffen sich auf diese Weise Revierkenntnis. Nur im Fehmarnsund kommen die Drei kurz ins Schleudern, ansonsten erreichen sie nach 11 nm sicher den Heimathafen. Auf dem Foto oben wird schon mal das Anlegebier gezapft –diesmal nicht virtuell und damit gute Nacht.

Mittwoch, 26. April: Muckibude I

Ich muss euch mal was sagen: Vor ein paar Tagen habe ich diese bestellt und bekam gestern die Nachricht: „Lieferung zugestellt!“ für 42 €
 Dann bin ich um 1605 zur Hafenmeisterei, die war natürlich Punkt 1600 geschlossen, nebenan in der Verwaltung war nie ein Paket angekommen – obwohl das um 13:45 zugestellt wurde.



Heute Morgen der zweite Versuch im „Servicepoint“. „Hier ist nix angekommen!“ Gut, dann mit dem Bordrad rüber zur Hafenmeisterei. Zwanzig Meter weiter habe ich einen Platten. Von meiner Crew bekennt sich niemand – wer's glaubt.



Dann eben mit Platten zur Hafenmeisterei, doch die sind auf den Stegen unterwegs. In der Verwaltung weiß man inzwischen, dass das Päckchen bei den Hafenmeistern liegt, liegen muss ... aber die sind, wie gesagt, auf den Stegen unterwegs. Dieser Tag wird nicht mein Freund und das unser Wetter:

Flensburg bis Fehmarn: West bis Nordwest 6, abnehmend 4 bis 5, strichweise Schauerböen.

Der Plan für heute: Steuern nach Kursangabe unter Maschine, Kreuzpeilung, alle Kurse zum Wind segeln. Beidrehen, Beiliegen. Boje über Bord (unter Segel), an- und ablegen durch eindampfen in die Vorspring. Hier unten unser Arbeitsnachweis, Muckibude Teil I



Die Muckibude ist der arbeitsreichste und intensivste Teil der Prüfungsvorbereitung. Da muss jeder an den Schoten reißen und natürlich sitzen wir alle in einem Boot. Teamwork ist gefragt, auch vom Skipper, der gelegentlich an die Diamanten erinnert. Logisch, die Muckis brennen, die Kraft lässt nach und irgendwann weisst du nicht mehr wo vorn und achtern ist. Auf welcher Seite ist die Boje? Die ist noch gar nicht über Bord! Neue Wortschöpfungen machen die Runde, wie z.B. Neuer Wind, halber Kurs! Nunja.

Der Seewetterbericht hat West bis Nordwest 6, abnehmend 4 bis 5, angekündigt und liefert was er verspricht. Wir sind permanent bei 18 - 24 Knoten (Bft. 6) im 3. Reff unterwegs, um plötzlich von 29 Knoten (Bft. 7) überrascht zu werden. Von den Temperaturen (gefühlte 3 - 4°) berichtet das Seewetter nicht. Schauerböen drohen immer wieder und rauschen doch an uns vorbei. Von wegen Zeit für Fotos. Heute müsst ihr mit unserem Tätigkeitsnachweis über 19 nm (34,7 km) Kreise fahren zufrieden sein - oben.

Was zählt, nach dem Training sind alle sehr zufrieden ... läuft, wenn die Dschunxx bei der Prüfung cool bleiben. Außerdem ist morgen auch noch ein Tag, da gibt's den Feinschliff.

Nach dem Anlegen geht's an ganz andere Baustellen. Plötzlich drückt mir Willi Flickzeug in die Hand, „... wir flicken mal dein Fahrrad!“ Das gibt's doch gar nicht, aber flick mal einen Reifen ohne Luftpumpe! Irgendwie kriegen wir das nach ner Weile hin und dann ist da auch noch Guido, der in der Zwischenzeit wieder ein sensationelles Essen auf die Back zaubert. Ganz herzlichen Dank.

Nach dem Essen die Tagesreflexion mit wieder neuen Fragen ... und Antworten. Wir merken, die Crew brennt sogar noch nach der Muckibude, so muss das. Jetzt schlafen sie tief und fest, da wird die Nacht mein Freund.



Donnerstag, 27. April: Feinschliff (Muckibude II)

Flensburg bis Fehmarn: West 4 bis 5, vorübergehend schwachwindig, später Südost um 3, strichweise Schauerböen.

Um 1100 legen wir an Steg 9 ab. Bevor wir wieder in die Vorspring eindampfen, übt die Crew die Rückwärtsfahrt. Gar nicht so einfach, weil dann der laaaange Bugbereich ausschwenkt wie ein großer LKW. Jeder motort vorwärts und rückwärts durch schmale Boxengassen und fährt eine 180°-Drehung rückwärts. Klar muss man sich auch rückwärts sicher im Hafen bewegen können, prüfungsrelevant ist das jedoch nicht. Deshalb machen wir prüfungsrelevant längsseits am Steg fest. Logisch, durch eindampfen in die Vorspring. Dann raus auf den SKS- Spiel-



platz. Da draußen hat es gestern eine gravierende Veränderung gegeben. Wir wurden Zeuge, wie der alte Deviationsdalben gezogen und durch diesen Pfahl (oben) ersetzt wurde. Exakt in Nord-Süd-Richtung. Vom Deviationspfahl peilt man Flüge rw. 360° und kann von hier aus die bordeigene Magnetkompassabweichung (Deviation) messen und eine Deviationstabelle erstellen. Darum geht es hier unten nicht. Hier wird mittels Kreuzpeilung der beobachtete Ort be-



stimmt. Jetzt wissen wir genau, wo wir sind. Immer arbeitet ein Duo unter Deck, die anderen beiden steuern nach Kursangabe oder peilen.

Ab 1230 der angekündigte „Feinschliff“, die Crew beherrscht alle geforderten Manöver, beherrscht sie auch die eigenen Nerven? Das heutige Training soll Sicherheit geben und deckt dennoch kleine Schwachstellen auf. Logisch, die Prüfung ist ja erst Morgen.



Wie gestern das handy, tracked heute das Tablet mit - oben. Von dem ewigen Gedrehe bekommt man offensichtlich Hunger. So reiht sich ein Manöver ans andere und wir erreichen die „Chefin“ im Fehmarnbelt, die Tonne 2. Diese Tonne ist das Drehkreuz für alle Fahrwasser.

Von Tonne 2 rüber nach Orth manövrieren wir uns mit einem neuen Manöver: Boje über Bord unter Segel UND Maschine. Als alle Runden gedreht, alle Bojen geborgen sind, stehen wir vor



dem Hafen von Orth – oben. Ein Paradies für Kiter und Surfer. Mit Eike und Willi sind gleich zwei Kiter an Bord. Nach dem Einstieg in die Muckibude ist die Pause hochwillkommen, „Käpts



Dinner“ im Kap Orth, der weltbesten Grillbude. Hieß das nicht mal Kanzlerplatte? Lange her.



Ein banger Blick geht immer wieder zum Regenradar und da sind sich verschiedene Anbieter nicht einig. Die einen sage so, die anderen wollen uns nassregnen. Die einen haben gewonnen und kommen trocken rüber. Auf dem SKS- Spielplatz fährt jetzt jeder eine simulierte SKS-Prüfung. Guido und Dirk fahren sie souverän, Willi bekommt seine zweite simulierte Prüfung prima hin und damit ist auch Willi prüfungsreif. Nur Eike schwächelt, doch der ist morgen gar nicht dran.

Unterwegs passieren seltsame Dinge: Ein Seemann verliert etwas den Halt und stützt sich auf der Sprayhood ab. Klugerweise gibt der Stoff nach und der Seemann (Namen tun hier nix zur Sache) bleibt an Bord. Glücklicherweise sind die Segelmacher, nachdem sie die Fotos bekommen haben, zu einer kurzfristigen Reparatur bereit. Die Haftpflicht des Seemanns regelt das. Wir werden das Tuch am Abend demontieren und haben nur ein paar Schritte zum Segelmacher.



Zum guten Schluss noch einmal Boje über Bord unter Segel UND Maschine. Warum beginnt ausgerechnet jetzt die Maschine zu schwächeln? Das Auspuffgeräusch gefällt dem Skipper nicht. Der hat wirklich große Sorge, dass die Maschine rumzickt und die Prüfung versaut?! Wir gehen zurück an den Heimatsteg. Der Impeller (unten links) ist es schon mal nicht, doch vor dem Wärmetauscher, allerlei kleines Zeugs, war's das schon? Nachdem alles wieder verbaut und neues Kühlwasser eingefüllt ist, läuft der Jockel wieder einwandfrei. Auch unter Last? Wir werden sehen.



Da uns eine Stunde Training, bzw. „Feinschliff“ fehlt, wird der Skipper dafür sorgen, dass wir morgen als letzte Crew in die Prüfung gehen. Dann können wir noch vor der Prüfung die Stunde nachholen. Eigentlich brauchen sie die Zeit nicht, aber dann fühlt sich die Crew besser.

Na klar machen wir uns am Abend gegenseitig nervös, aber das Essen im [Al Mare](#) war einfach super, auch eine Empfehlung. Danach ist bei allen die Luft raus, die Crew ist um 2330 in einer anderen Welt und schläft selig ..?

Freitag, 28. April: Heute gilt es ...

Zunächst einmal herzlichen Dank für die guten Wünsche zur Prüfung von Jasper, Martin, Daniel, Carina, Oliver, Anke & Lars und dem Skipper sin Fru.

Noch vor dem Frühstück (der Bäcker öffnet erst um 0730) studieren wir intensiv die Wetterkarte, unser Sehwitter:

Flensburg bis Fehmarn: Südost bis Ost 3 bis 4, vorübergehend etwas zunehmend, nordost- bis norddrehend.



Um 0830 legen wir ab, die Maschine läuft tatsächlich tadellos. Kurz darauf machen wir an den Charterstegen fest und der Skipper kommt mit zwei Daumen nach oben von der Skipperbesprechung zurück an Bord. Wir werden als letzte Crew geprüft und haben bis ca. 1200 Zeit. Besser geht's nicht, also ab zum Training in den Kommunalhafen. Der erste Anleger noch mit Stütze vom Skipper, der Zweite muss sitzen! Läuft. Um 1000 fahren wir raus und haben zwei Stunden Zeit für die Segelmanöver unter Prüfungsbedingungen.



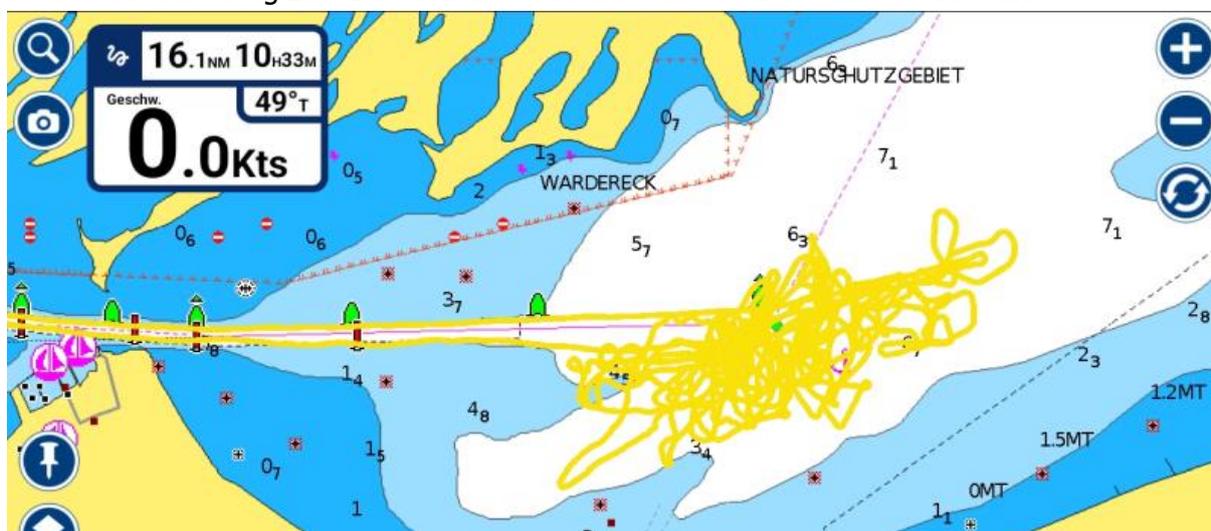
Dabei gibt es noch ein paar kleine Patzer. Die sind nicht spielentscheidend, aber damit steigt das Adrenalin. Um 1120 sind wir mit der „Prüfungsrunde“ durch. Besser kann man nicht auf die Prüfung vorbereitet sein, ich habe fertig. Das zeigt auch die zuversichtliche Crew, die bestimmt noch lange warten muss. Um 1330 kommt die Charteryacht „Piet“ von Sjælland Rund vorbei. An Bord sind Holger & Frank, die ihr „Handwerk“ auch mal an Bord der „Kalami Star“ veredelt haben. Wenigstens ein kleines bisschen Unterhaltung und danke für die guten Wünsche. Die Kälte kriecht dennoch langsam unter die Segelklamotten und wir lernen nebenbei, wie man langsam auf der Stelle steht, z.B. wenn man vor Schleusen oder Brücken wartet!

Um 1400 steigen die Prüfer*innen auf das vorletzte Boot über ... dauert das noch ne Stunde? Die Crew wird langsam ungeduldig und beginnt irgendwie sarkastisch am Rad zu drehen. Was wäre, wenn, macht jetzt die Runde und so langsam läuft uns die Zeit davon ... Guido muss um 1700 zum Bus! Um 1515 steigen die Prüfer*innen (rechts) endlich zu uns über und nach einer kurzen Einweisung beginnt die Prüfung. Was sind wir froh. Inzwischen sind aus den 3 – 4 satte 5 Bft. geworden, da muss



am 2. Reff nichts geändert werden. Da wir keine Prüfungsinterna posten nur so viel: Der erste Kandidat (Namen tun hier nix zur Sache) hat die Schaltung, aber so was von unter Stress, ratzfatz vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang gerissen. Die Maschine ist sofort aus, verweigert den Dienst und lässt sich nicht mehr starten. Nix geht mehr. Jetzt ist der Skipper gefragt, der hier und da drückt und zieht, doch die Maschine startet nicht. Boden tu dich auf, wie kriege ich das hin? Und jetzt bistu in einem schlechten Film. Ich sehe die komplette Prüfung baden geh'n, höre mich über Kanal 16 PAN PAN PAN rufen und um Schlepphilfe bitten. Während oben die Prüfung vorübergehend ausgesetzt wird, schnappe ich den Werkzeugkoffer und endlich fällt die Krone. Ist das Getriebe ausgehakt? Mit Stirnlampe und 24er Nuss tauche ich in die Maschine. Irgendwie bekomme ich die Knarre auf die Kurbelwelle und mit einem Knacks rastet das Getriebe wieder ein. Im Cockpit angekommen, startet die Maschine wieder, wir sind zurück im Prüfungsmodus. Danach läuft die restliche Prüfung wie geschnitten Brot. Jetzt nur noch erfolgreich anlegen, Dschunxx.

Um 1600 sind wir zurück im Kommunalhafen, da wo am Vormittag unsere Reise begann. Jetzt können die Dschunxx zeigen, was sie gelernt haben. Jedes Eindampfen in die Vorspring wirklich ein Zeugnis großer Steuermannskunst, doch beim Ablegen dreht der böige Wind kräftig mit am Rad, dreht den Bug gefährlich nahe zur Pier. In der Situation fast noch ein Getriebeaussetzer, aber Schwein gehabt. Dem Skipper springt beinahe der Draht aus der Mütze (darf natürlich niemand merken), doch dann ist klar, die Quote steht: Alle Segler*innen, die je an Bord der „Kalami Star“ die SKS-Prüfung absolviert haben, haben auch bestanden = 100%! Ich fasses selbst nicht, und jetzt kommen wieder drei neue hinzu. Zurück am Steg im Charterbereich, müssen wir Guido verabschieden, der gerade noch seinen Bus erreicht. Ein angemessener, verdienstvoller Abschied ist das leider nicht. Wenigstens die Prüfer*innen verabschieden sich angemessen und bescheinigen Crew & Skipper eine fundierte und qualifizierte Ausbildung. Auch die „Kalami Star“ bekommt als ausgesprochen handiges Fahrzeug Bestnoten. Das hören wir natürlich sehr gern. Wir können uns gerade noch verabschieden, da ist Guido bereits auf dem Weg zum Bus und die neue Crew steht schon fast vor der Tür.



Nach 16 nm (Gesamt 162) in und um Heiligenhafen (oben) gratulieren wir unseren drei Seglern. Herzlichen Glückwunsch, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unter'm Kiel! Ein Glas Sekt, ein kleiner Imbiss und ein vernünftiger Abschied wären zu schön gewesen, aber alle haben Verständnis für die außergewöhnliche Situation.

Ein großes Dankeschön für die wunderbare Woche an meine Crew, die tollen Fotos and for sailing with www.ralfuka.de. Danke an alle, die kommentiert, begrüßt und uns ermuntert haben.

Mein Freund Martin gratuliert wenig später ebenfalls und erinnert zutreffend, „... nur unter hohem Druck gilt wohl auch für den Skipper!“ Isso!

Weißte Bescheid, Fairwinds & Gruß




P.S. Ein großes Dankeschön für die Fotos an die Crew

Wer Lust auf einen Ausbildungstörn oder einfach nur auf eine Sommerreise bekommen hat, hier ist noch Platz:

Termin	Törns 2023	€/Person	Freie Kojen	Seite
05. - 12.5.	Skippertrainingstörn 1	650,00 €	1	3 - 4
08. - 15.9.	SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn	650,00 €	4	1 - 2
15. - 22.9.	Spätsommer in der dänischen Südsee	650,00 €	2	3 - 4
29. 9. - 14.10.	Skagen Rund	950,00 €	1	4 - 7