

## Härtetest SKS-Prüfung: „Das Frollein fährt uns rein“

Am letzten Tag vor der Prüfung werden alle Manöver trainiert. Immer wieder fliegt die Boje über Bord, segeln oder motoren wir Vollkreise, halsen, wenden, segeln die Q-Wende (sprich Kuhwende), fahren vor dem Wind. Die vielen Manöver gelingen mir immer besser und ich bin wirklich zufrieden, doch Skipper Jens hat von mir „etwas anderes erwartet“. Werner Dillenberg kriegt seine Manöver auch gut in den Griff, aber Bodo verliert völlig die Orientierung. Er ist auf großen Schiffen gesegelt und musste dort den Anweisungen folgen, hier muss er selbst anweisen. Das ist neu und wer nie auf der Jolle eine Halse gesegelt ist kommt damit in arge Schwierigkeiten. Sabine hat ebenfalls Mühe, die gewohnten Manöver von der Jolle auf dem Maschsee auf dieses „Dickschiff“ zu übertragen. Außerdem zweifelt sie wieder an sich selbst und wird diese Prüfung garantiert nicht bestehen, das weiß sie ganz genau. Eine Scheißstimmung herrscht da plötzlich zwischen uns, aber wir kennen das ja schon von den anderen Prüfungen. Zum Schluss üben wir Hafenmanöver. Die Box ansteuern, mit den Achterleinen und dem Motor aufstoppen und festmachen. Noch mal, noch mal und noch ein paar Mal Ablegen und Anlegen, bis wir diese Manöver fast im Schlaf beherrschen.

Trotzdem, am Prüfungstag üben wir am Vormittag weiter und plötzlich gelingen Sabine fast alle Manöver. Auch Bodo kommt zurecht und bevor der Prüfer kommt machen wir Reinschiff, denn nichts soll dem Zufall überlassen bleiben. Wir entwickeln sogar eine Prüfungsstrategie. Werner Dillenberg soll das Ablegemanöver fahren, dann Bodo, Sabine und ich werde zurück in den Hafen steuern. Doch der Prüfer, Herr Reinecke, wirft unsere Strategie mit einem Satz über Bord, „Nee, das Frollein fährt uns rein!“ Das Frollein heißt Sabine und hat uns auch prima in den Hafen zurück gebracht. Aber nun ganz von vorn. Der praktische Teil gelingt Werner und mir sehr gut, Sabine und Bodo müssen ein wenig länger schwitzen, aber die nebenbei gestellten Fragen, die uns aus der schriftlichen Prüfung doch noch bekannt sein müssten, können wir alle nur in zusammen gestammelten Sätzen beantworten. Wie peinlich, denke ich und da schweigt auch des Prüfers Höflichkeit eine ganz lange Weile. Schein oder Nichtschein, wiederholt sich die strapazierte Frage, doch schließlich dürfen alle bestehen, auch das Frollein. Erleichterung bei der Crew und ihrem Skipper. Wir sind durch.

Übrigens ist die „Nordwind“, wie wir im Laufe der Woche feststellen, ein ziemlicher Seelenverkäufer. Das Schiff fährt scheinbar nur noch Geld für den Eigner ein, investiert wird nichts. Allein eine Grundreinigung würde dem Schiff und damit jeder neuen Besatzung gut tun. Die Polster im Salon sind völlig durch und nur der schmutzige Bezug hält die letzten hinterbliebenen Schaumstoffkrümel zusammen – eine harte Schule für Hintern und Rücken. Das kann man sicher noch tolerieren, aber dass weder die elektrische noch die Handpumpe einen Tropfen Wasser aus der Bilge schaffen eben nicht. Die Seereling ist am Bugkorb notdürftig getapet und oft spinnt das GPS genau dann, wenn es eben nicht ausfallen darf. Die Großschot wird von Glaube, Liebe und Hoffnung zusammen gehalten, aber sie hat auch während der Prüfung „bestanden“. Da ist man in einer blöden Situation; ich hab mich angemeldet, eine Woche Urlaub genommen, alles bezahlt, der Prüfungstermin steht, nur, wer prüft eigentlich das Prüfungsschiff? Eine Zumutung, denn mit diesen Mängeln hätte die „Nordwind“ gar nicht auslaufen dürfen. Und wenn nicht? Urlaub futsch, Prüfungsgebühren, neuer Termin? Das kann teuer werden!

Aber nun haben wir den Schein in der Tasche und jetzt folgt für uns die schönste Fahrt auf der „Nordwind“. Völlig losgelöst fahren wir mit Sekt und Segelschiff noch einmal raus auf die Förde. Mit diesem Führerschein hätten wir jetzt (fast) überall hin fahren dürfen. Skipper Jens, der uns mit Unterstützung von Nadine, tief in die Seemannschaft eingeführt hat, lässt diese berauschte Fahrt auch gern zu und mischt sich überhaupt nicht mehr ein, schließlich sind wir ja kein Debattierverein! Bei Sonnenschein und herrlichem Segelwetter verabschieden wir uns von der „Nordwind“, feiern am Abend im Hafen von Schilksee, bedanken und verabschieden uns von Nadine und Jens und sitzen am nächsten Tag bereits wieder in der

kleinen Maschseejolle. Morgen ist Binnenprüfung.

### Was wir nicht wussten:

Ausbildungsyachten sind nach § 52a der SchiffsSVO verpflichtet, ein von der See-Berufsgenossenschaft abgenommenes Schiffssicherheitszeugnis nachzuweisen. Warum nur wird dieses Zertifikat nicht den Prüfern vorgelegt und warum, lieber DSV, verlangen das die DSV-Prüfer nicht? Experten gehen leider davon aus, dass bisher nur 10 % der „Ausbildungsschiffe“ tatsächlich abgenommen sind. Fragen Sie vor Vertragsabschluss nach diesem Zeugnis, bevor Ihre Yacht vielleicht aus guten Gründen an die Kette gelegt wird.

Übrigens gilt diese Zeugnispflicht für alle gewerblich genutzten (Charter)Yachten.

Nachsatz (nicht im Buch):

"Kalami Star" wurde vom BSH mit dem Flaggenzertifikat und von der See-Berufsgenossenschaft mit dem Schiffssicherheitszeugnis, dem Fahrerlaubnisschein und dem Schiffsbesatzungszeugnis ausgezeichnet. Der Skipper wurde als Berufsseemann anerkannt. Einen höheren Sicherheitsstandard gibt es nicht.