„Kalami Star“ newsletter 03/21 Cuxhaven, 09. August 2021

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

ich will euch 1. von einem Segeltörn in meinem Heimatrevier erzählen, 2. von den Törns der letzten Monate, 3. von den Tücken der AGB, 4. wo in Spätsommer und Herbst noch was geht und möchte 5. Deine Wünsche für die nächste Saison kennenlernen.

Also, wenn Du auf Heimaturlaub zuhause in Hannover bist und auf diesen wunderbaren Jollenkreuzer (unten) zu einem Segeltörn eingeladen wirst ist das natürlich eine große Freude.

Logisch geht’s raus auf’s Heimatrevier Steinhuder Meer. Wer ist mit an Bord? Oben rechts mein Sohn, Kameramann & webmaster für www.ralfuka.de, Ben. Unten links Skipper Jako, unten rechts Saskia mit den Enkelkindern Marit und Lauris, die uns mit einem leckeren Eis verab-

schieden. Weil vor Böen bis Bft. 6 gewarnt wird schlagen wir die 4 m^2 Sturmfock an und binden das einzig verfügbare Reff ins Groß. Vielleicht sind wir mit 12 m^2 am Start?

Als wir draußen sind, zeigt sich, dass wir mit der kleinen Garderobe die richtige Wahl getroffen haben. Draußen keine andere Yacht und Skipper Jako hochzufrieden mit der bei-nahe Starkwinderfahrung. Oben der Blick auf den Kalimandscharo - die weithin sichtbare Land-marke ist die Abraumhalde des Kalibergwerks Sigmundshall in Wunstorf-Bokeloh. Ein herrlicher Tag und ein dickes Dankeschön an Jako – oben rechts.

Der erfreuliche Rückblick auf die vergangenen Törns: Nach Monaten banger Warterei (siehe meine Corona Logbücher) starten wir am 2. Juni in die zweite Coronasaison. Wie nicht anders zu erwarten, geht es mit den Coronaregeln noch hin und her: „Ab 1. Juni sind keine Testungen vorgeschrieben", informiert die Landesregierung, doch ein paar Zeilen weiter: „Die Über-nachtung an Bord ist kein Sport. Hierfür gelten die Regelungen über Beherbergung, d.h. vor Reiseantritt (Testergebnis darf maximal 48 Stunden alt sein) und dann ist alle 72 Stunden ein Test durchzuführen. Der Veranstalter muss ein Hygienekonzept erstellen."

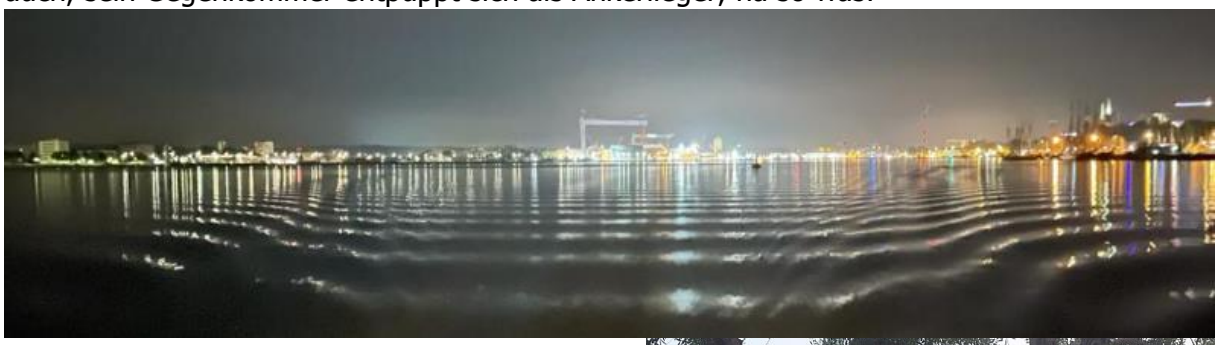
Einen Test bringt die erste Crew natürlich mit, doch als ich für den Abend 5 Plätze in der Alt-deutschen Bierstube (oben) reservieren will, ist klar, für die Innengastronomie brauchst Du einen frischen Test. Noch unterwegs im Auto vereinbart der Skipper (der als Geimpfter nicht

zählt), für die Crew eine online Terminvereinbarung und schwupps sind schon mal alle eingeloggt. Um 1600 soll Daniel (links) mal „A" sagen, während sich Caroline und Frank noch bedeckt halten. Am Ende bekommen alle ihr negatives Ergebnis aufs Handy gespielt.

Beim Skippertrainingstörn gehen wir zunächst in die Kieler Förde. Anlegen & Ablegen in jedem Hafen und in alle Richtungen, während der großen Hafenrundfahrt. Im ersten Hafen (Heikendorf) ist die Aufregung noch groß, da haben wir kein Foto gemacht. Von dort rüber nach Stickenhörn, rückwärts anlegen.

Und weil hier so viel Platz ist, zunächst die Basics: Anlegen und Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring. Das klappt so gut, dass der Skipper mit großer Gelassenheit Fotos vom Steg aus machen kann.

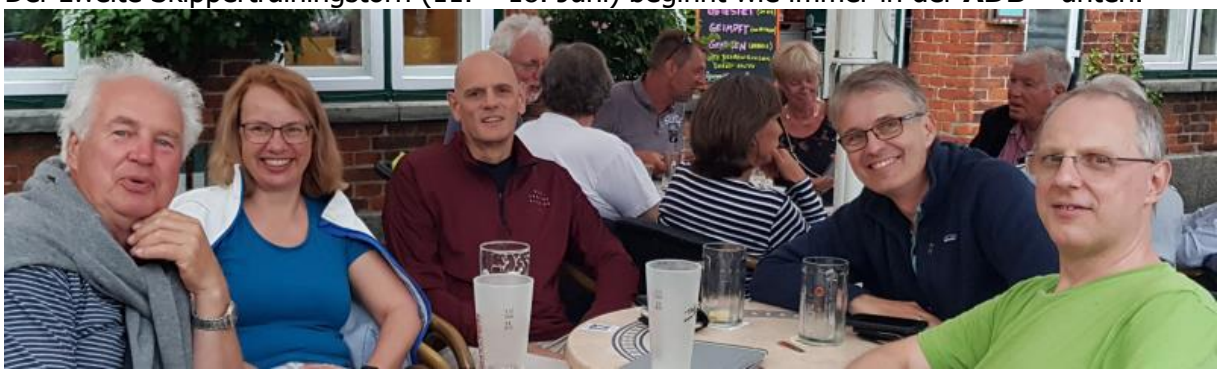
Mit der gleichen Energie geht es an die Vorbereitung der kurzen Nachtfahrt. Um 2330 ist es dunkel genug, wir legen ab. Die Crew wechselt sich alle 15 Minuten am Ruder ab, doch was für eine Enttäuschung, keine Berufsschifffahrt (unten), die schlafen wohl alle. Der Alte offenbar auch, sein Gegenkommer entpuppt sich als Ankerlieger, na so was!



Unterwegs immer wieder liebe Grüße, wie z.B. von Omi Erika, von Jasper, Conny & Klaus, Bettina und besonders von „Schelle". Schelle liegt mit seinem Dampfer in **Kalami** am Anker. Kalami? Richtig, in dieser Bucht auf Korfu haben Sabine und ich im Jahr 2000 eine Richtungsentscheidung getroffen: Wir lernen Segeln! Und so kam die „Kalami", später die „Kalami Star" zu ihrem Namen. Weißte Bescheid. Von der Förde wechseln

wechseln wir nach Maasholm an die Schlei und von dort rüber nach Marstal. Endlich wieder dänisches Lakridsis! Das einwöchige Training lief natürlich noch viel, viel weiter, aber das ist eine andere Geschichte. Das vollständige Logbuch könnter hier nachlesen.

Der zweite Skippertrainingstörn (11. – 18. Juni) beginnt wie immer in der **ADB** – unten.



Rechts neben dem Skipper Sabine, die bereits mehrere Törns mit der „Kalami Star" gesegelt ist. Guido ist schon zu Zeiten gesegelt, da wurde die Position noch mittels Funkpeiler oder Loran C bestimmt. Leider war er seitdem nicht mehr auf dem Wasser, der Seemann will in die Wiederaufbereitungsanlage. Peter hat im letzten Jahr die SKS-Prüfung absolviert und will „nur" den nächsten Schritt machen. Frank kennt Yacht & Skipper schon lange, eine bunte Mischung also, „meine Wundertüte" für eine Woche.

Der erste Tagestörn bringt uns mitten rein nach Neustadt. Wir legen an (Klüvers Brauhaus) an. Der Kellner nimmt von Bord aus die Tischreservierung entgegen, besser geht's nich.

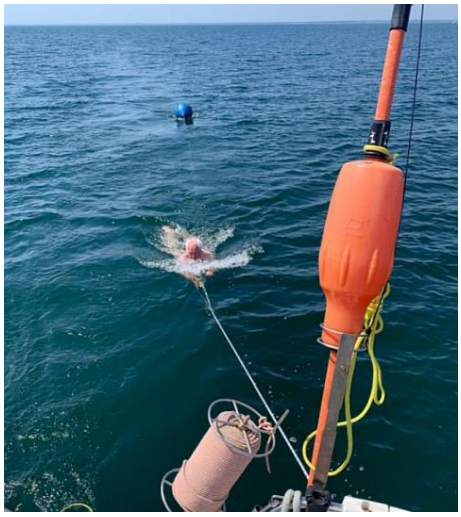
Später die Überraschung: Mit dem naja Traditionssegler „Mirounga" gleiten leicht verspielte Takte Freejazz vorbei. Der Saxophonist will gar nicht mehr aufhören und wir sind regelrecht

aus dem Häuschen. Als würde der durchaus anstrengende Segeltörn im (immer noch starken) Wind verwehen, bin ich von dieser Stimmung regelrecht beglückt – und das liegt nicht am Anlegebier.

AM nächsten Tag klappern wir viele Häfen in der Lübecker Bucht ab, jeder darf mal anlegen und das ist durchaus kompliziert, denn freie Liegeplätze ... sind selten. Woran das liegt? Seit Corona bleibt der Deutsche an sich im eigenen Land. Jede, auch noch so alte Yacht, ist verkauft, die Dauerliegeplätze ausverkauft. Hinzu kommt, dass niemand wegfährt, die Einreise von Dänemark nach D ist wohl erst ab 1. Juli komplikationslos möglich. Auch in Niendorf kein freier Platz oder? Vielleicht doch, ganz hinten im Hafen tut sich eine Lücke auf, ein einheimischer Segler gibt uns den Tipp, an den Platz eines Fischdampfers zu gehen, der erst heute Abend

erwartet wird. Der Zufall will, dass Guido an der Reihe ist, der schon gestern in die schmale Parklücke vor Klüvers Brauhaus manövriert ist. Allerdings müssen wir vorab einige Touris von der Pier scheuchen, damit niemand gefährdet ist. Bei 18 Knoten Wind leitet der Ruf: „Achtung, Fahrschule legt an!" eine allgemeine Fluchtbewegung ein. Alle Touris nehmen reißaus, alle, nur diese Drei nicht. Nein, erst wird aufgegessen … und den Rest bekommt der Hund. Geht's noch?

Von Niendorf segeln wir über Travemünde nach Wismar. Dabei schmoren wir auf der Ostsee in der Sonne, das glasklare Wasser misst 17° und niemand ist bereit, baden zu gehen? Kann nich sein! Der Skipper, doppelt so alt wie seine Crew, schafft es nicht die Bande von einem



erfrischenden Bad zu überzeugen. Okay, bade ich eben allein und genieße die mediale Aufmerksamkeit bordeigener Objektive. Na klar, Fotos machen se alle, im Wasser bin ich allein! Dabei ist völlig klar, es besteht die Gefahr, dass sie die Fenderleine kappen, dann brauche ich zwei Meilen an Land … wehe!

Nur zur Erinnerung, im Juni ist noch Corona. Als wir in Wismar ablegen wollen die Höchststrafe: Zwei Beamte der Wasserschutzpolizei betreten den Steg und überprüfen erkennbar nur Yachten mit mehr als vier Personen an Bord. Ach du Scheiße, denke ich, was wird das denn? Aber klar, das Hygienekonzept hängt gut sichtbar an der WC-Tür, ich habe eine ausgefüllte Crewliste mit eingetragenen Schnelltests, kann eigentlich nichts schiefgehen. Trotzdem, ein bisschen Aufregung bleibt, wenn der Staat an Bord kommt und in Meck-Pomm gelten nun mal andere Regeln als in SH, die hab' ich gar nicht auf dem Schirm. Die maskierten Dschunxx begrüßen uns mit einem fröhlichen Moin und erwischen ein Crewmitglied (Namen tun hier

nichts zur Sache) ohne aktuellen Schnelltest. Wir hören nur noch die Handschellen klicken, dann führen sie NN zur erkennungsdienstlichen Behandlung in den Kastenwagen. Dort wird unter polizeiärztlicher Aufsicht der Schnelltest nachgeholt und 10 Minuten später kehrt NN negativ getestet und ohne Handschellen zurück an Bord. Das gibt's doch gar nich …

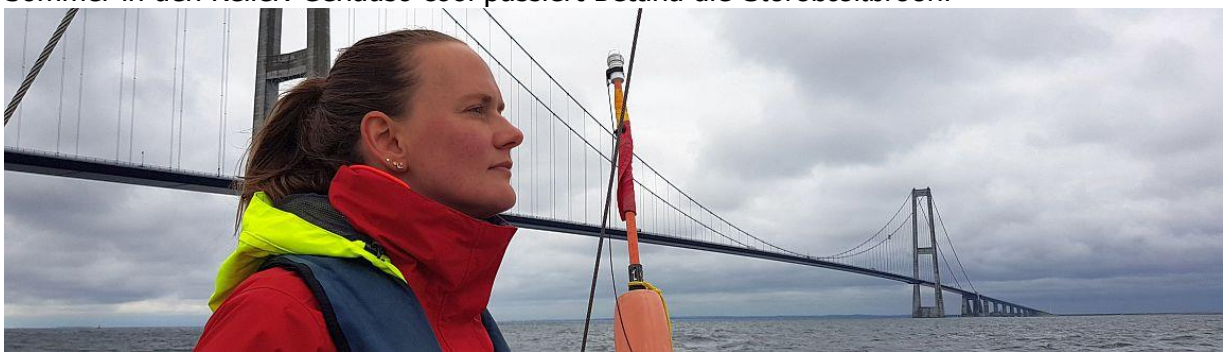
Später feiern wir in Grömitz die wieder gewonnene Freiheit von NN mit diesem Klassenfoto. Übrigens die beste Crew, die je am 11. Juni 21 an Bord gegangen ist. Für Neugierige, das ganze Logbuch findeste hier …

Nein, zum Auftakt des **Mittsommertörns** (18. – 26. Juni) sitzen wir nicht auf der Terrasse der Altdeutschen Bierstube, sondern in Weinigels Fährhaus (unten). In der Mittsommerwoche sind an Bord von links:

Für Bettina ist der SKS überfällig, aber es kommt seltsamerweise immer was dazwischen. Bettina war schon 2019 beim Mittsommertörn dabei. Mit Magdalene arbeiten wir alte Zeiten von Steg 9 auf und suchen einen neuen Zugang zum Segeln. Michael und Alexandra waren schon oft mit uns unterwegs, wie z.B. im letzten Jahr Bornholm Rund. Wie schön für mich, alle sind zu ihrem Vergnügen hier. Wir wollen nur den Mittsommer erwischen und der ist meteorologisch exakt am 21. Juni um 05:32 Uhr MESZ. Die Dänen feiern die Sommersonnenwende am Abend des 23. Juni, da ist schon bald Weihnachten…

Über Spodsbjerg segeln wir nach Korsør und machen um Mitternacht diese Aufnahme von der

Storebæltbroen. Inzwischen ist es schweinekalt geworden. Der Wind hat um 270° gedreht und treibt mit Bft. 6 aus N polare Luft vor sich her. Die Temperatur geht von 27 auf 17° mit dem Sommer in den Keller. Genauso cool passiert Bettina die Storebæltbroen.



Auf der Rückreise segeln wir auf der fynschen Seite die Lille Storebæltbroen. Alex übernimmt und muss hier unbedingt die Mitte treffen. Die Steuerfrau (unten) fährt hochkonzentriert,

nimmt noch einmal genau Maß und bringt den 17,50 m hohen Mast sicher unter der 18 m niedrigen Brücke auf die andere Seite. Nach einigen „Sonnenschüsschen" erreichen wir Rudkøbing und hier gibt es nur ein Ziel, das Vaffelhuset, die kennen uns!

Die deutsch sprechende Chefin vom Vaffelhuset weiß Bescheid. 80 % der Crew waren vor zwei Jahren hier, der Skipper kommt 3 x im Jahr. So muss das!

Heute ist Mittwoch, der 23. Juni und wie überall in Dänemark feiert man auch in Bankog den St. Hans Aften, eine uralte Tradition. Doch erst im 19 Jh. taucht in Dänemark die Strohhexe in den Sankt Hans Feuern auf, ein Brauch, der aus Deutschland nach Dänemark übergeschwappt war. Damit wurde aus dem St. Hans Feuer nichts anderes als ein Scheiterhaufen. An diesem Abend werden die Hexen mitsamt ihrer Besen zum Bloksbjerg, also auf den Brocken geschickt - Grüße der besonderen Art vom nördlichen Nachbarn. Der Skipper als Harzanrainer ist darüber nicht amused, „… die sind ihre bösen Geister los und wir haben die an der Hacke, vielen Dank auch!"

Feierlicher Höhepunkt des Abends ist die so genannte Båltale, die "Feuerrede": Beschwor die "Feuerrede" einst die Kraft der Flammen gegen das Böse, nutzen die Festredner von heute die Gelegenheit, um in ironischer Form große oder kleine – nicht selten politische – Themen aufs

Korn zu nehmen. Außerdem wird zum Johannisfeuer, dem „bål“, überall im Land das Lied des dänischen Dichters Holger Drachmann von 1885 gesungen: „Wir lieben unser Land, jedoch am meisten zu Mittsommer.“ Auswendig singt das kein Däne, freundlicherweise werden vorher

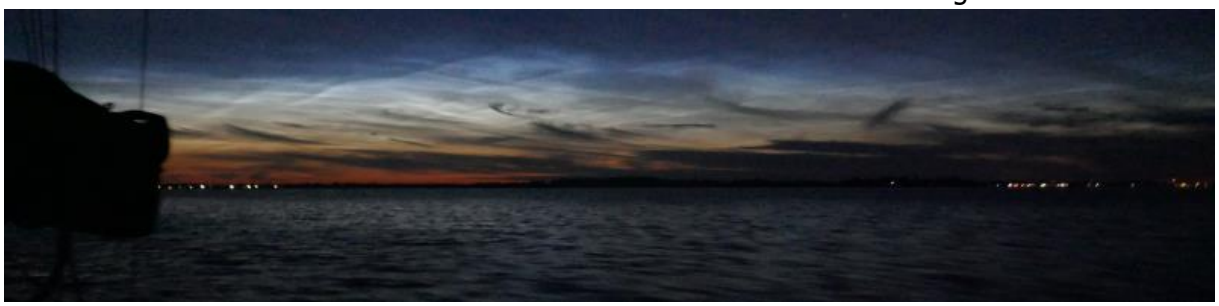
Kopien verteilt. Während die letzten Zeilen gesungen werden wird das Feuer entzündet. Während die Hexe verbrennt und auf ihre letzte Reise geht, überraschend kein großer Jubel hier in Bagenkop. Irgendwie eine nüchterne Veranstaltung, wie in den Jahren zuvor in Faaborg, Ærøskøbing oder Troense. St. Häns (dän.) ist eher ein Fest unter Freunden, der Familien oder im Verein, keine öffentliche Veranstaltung wie hier. Und ganz wichtig, mit St. Häns beginnen in Dänemark die Sommerferien. Die feiern wir auf der Heimreise auf dem Flügger Sand auch –

Frau über Bord! Logisch, da gibt’s kein Halten mehr. Na klar, Maschine aus und natürlich bleibt eine/r an Bord. Was für ein Vergnügen kurz vor dem Ende der letzten Reise. Wer keinen Sommer hat, sorgt selbst für Badewetter.

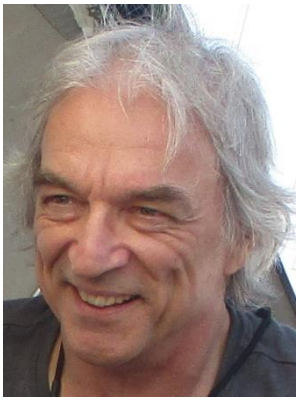
Bei knapp 17° quietschen wir vor Vergnügen. Ein paar Schweinswale werden in 150 m gesichtet. Die lachen sich ne Flosse, aber wen interessiert das? Wer das alles nicht glauben mag, klickt hier auf das ganze Logbuch.

Normalerweise bleibt beim **Kurzskippertraining** (25. – 28. Juni) keine Zeit für ein Logbuch. Doch diesmal sind wir eine so schöne Nachtfahrt gefahren, die will ich unbedingt in Erinnerung

behalten. Schau dir mal diesen Mond an oder unten das Licht in der Nacht um 0130. Die Bilder sind von der schönsten Nachtfahrt ever und deshalb doch noch dieses Logbuch.



Wer war mit dabei?

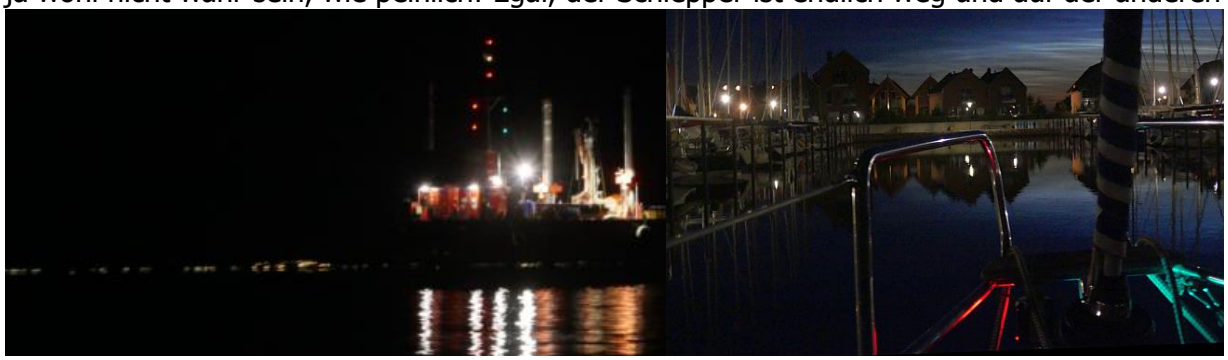


Ralf (v. lks.) kennt Skipper und „Kalami Star" seit dem SKS 2014. Seitdem ist er immer wieder in Chartercrews unterwegs. Häufig mit Iris auf Segelyachten in Kroatien oder auf der Ostsee. Mateng ist viel zu selten auf dem Wasser, der SKS lange her. Jörg ist Katamaranfan und auch seine Ausbildung liegt bereits weit achteraus.

Mateng geht denn auch über Bord (oben) und wird schulbuchmäßig dem nassen Tod entrissen. Bei der Nachtfahrt entdeckt er nahe Staberhuk ein Fahrzeug, wir sehen die grüne Seite. Plötzlich von achtern ein Scheinwerfer, direkt auf uns gerichtet. „Was'n da los, hatt der nicht alle Latten am Zaun," höre ich den Skipper. Hatter offenbar, der Skipper schnappt sich den Handscheinwerfer und schießt zurück.

Kann doch nicht wahr sein, dass der so blendet, jetzt wieder - oben. Der Skipper strahlt kräftig zurück, der wird auch fluchen. Klar ist, wir sind im Fahrwasser auf der Richtfeuerlinie, Iris fährt rechts, läuft doch alles richtig. Das Fahrzeug kommt näher, wer issen das? Langsam überholt uns ein … Schlepper - unten.

Plötzlich ist klar, warum der uns geblendet hat, die Fender hängen noch draußen :-(Das darf ja wohl nicht wahr sein, wie peinlich! Egal, der Schlepper ist endlich weg und auf der anderen



Seite der Sundbrücke im Fahrwasser ein Ponton, von dem aus Baugrunduntersuchungen für den geplanten Tunnel vorgenommen werden. Das Foto rechts zeigt die Boxengasse zwischen Steg 11 und 12, kurz vor dem Anlegen.

Mehr muss hier nicht berichtet werden, das ausführliche Logbuch gibt es hier …

Nach drei Tagen Heimaturlaub der **SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn** (2. – 9. Juli).

Was haben wir coronabedingt um diesen Termin feilschen müssen, nun ist es endlich so weit: Kay (v.lks.) hat im letzten Jahr ein Training an Bord der „Kalami Star" absolviert, nun ist der SKS fällig. Guido traut sich nach ca. 1.000 sm auf Traditionsseglern auf ein Plastikboot. Vom Trainee auf Traditionsseglern der Schritt in die Ausbildung zum Skipper. Den Skipper kennter ja. Oliver hat bereits im letzten Jahr den SKS absolviert und nutzt die SKS-Ausbildung zum Training. Manfred ist 2010 meinem ersten Skippertraining zum Opfer gefallen. Dasser trotzdem zurück an Bord gefunden hat beweist Mut und Selbstvertrauen.

Nicht jeder Törnabschnitt passt in diesen Newsletter. Dieses Foto hat der Skipper selbst geknipst. Ihm gefällt es so gut, dass er es beim Yacht-Fotowettbewerb als „Fahrt ins Blaue" eingereicht hat. Chancen?

Hier in Warnemünde kommt uns neben der AIDA die komplette Hafenflotte entgegen. Auf der richtigen Fahrwasserseite unter Segeln unterwegs halten wir stoisch Kurs, sodass die Hafenflotte noch dichter zusammenrücken muss. Kay hat coool Kurs gehalten.

Als am nächsten Tag der Speed langsam rausgeht schlägt die Crew eine Kursänderung vor, der Skipper lässt um 1310 lieber den Gennaker setzen. Sofort springt die Yacht an und 87 m^2 sorgen für reichlich Vortrieb. Plötzlich habe ich vier Kameramänner an Bord und bekomme diese herrlichen Bilder. Wie beim Wetterbriefing besprochen, zieht von SW her die Kaltfront auf. Die Wolken verdichten sich und ich hab' Sorge, ob wir den Gennaker trocken runter kriegen. Unberechtigt, die dunklen Wolken ziehen achteraus durch und vor uns wird es längst wieder hell.

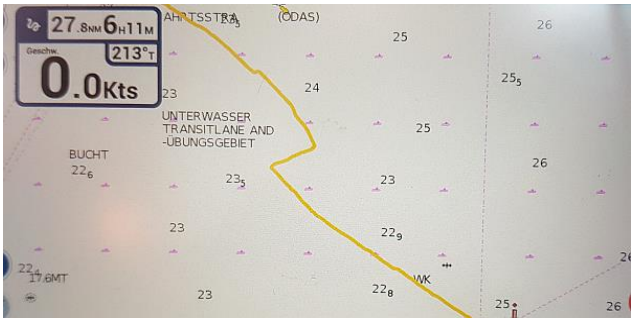
30 Minuten später kommen die Schauer von achtern näher. Längst ist Fehmarn in Sicht und wir halten auf die drei Hochhäuser zu. Guido parliert über das Wetter und der Skipper ganz entspannt, „… wenn Schwerwetter droht, gehe ich runter, ziehe meine Segelklamotten an und bitte die Crew, dass einer nach dem anderen in die Segelklamotten steigt!" Auf diese Einladung hat der Wind nur gewartet!

Der Aufzug einer Gewitterfront? Wir rätseln immer noch!

Der Skipper, wie alle in kurzer Hose und T-Shirt unterwegs, sieht (um 1405) einen dunklen Schatten übers Wasser zischen und warnt lautstark vor einer Böe. Sekunden später überfallen uns mehr als dreißig Knoten Wind, wir stecken im Vollwaschgang. Die Böe bläst 87 m^2 Gennaker auf, schnappt sich das Groß und ab geht's „in die Sonne". Die Yacht legt sich mit 50° extrem auf die Seite, das Wasser rauscht beinahe ins Cockpit. „Festhalten", brüllt der Skipper und jeder klammert sich irgendwie fest. Durch die Böe „beigedreht" schlägt der back-gestellte Gennaker wild um sich, das Groß ebenso und hängt dazu im Bullenstander. Die Schauerböen kommen waagerecht und nach einer kurzen Schockstarre, beginnen wir uns zu wehren. So kann das nicht lange gutgehen.

Damit der Bullenstander nicht bricht muss das Groß auf die Leeseite. Das schaffen wir, doch der Gennaker schlägt und knallt weiter wie wild. Wir lösen die Schot, damit der Druck rausgeht, doch das ändert nichts, der Lärm bleibt unerträglich. Die Schauerböe baut inzwischen die See auf und wir driften mit irren Verwirbelungen zwangsbeigedreht mit „Kielwasser" nach Lee. Der Windmesser steht jetzt bei 25 Knoten. Nichts ist mehr trocken. Wir starten die Maschine, damit wir manövrieren können. Der Versuch, das Groß dicht zu holen, damit wir im Wind an den Gennaker kommen, wird gnadenlos bestraft, der Großbaum schlägt böse um sich. Wir driften weiter und sind jetzt bei 22 Knoten Wind. Mit aller Kraft bekommen wir das Groß runter. Guido lascht das Segel auf dem Baum damit es nicht auswehen kann. Endlich erarbeiten wir uns die Kontrolle zurück, nur wie bekommen wir den Gennaker runter?

Wir motoren langsam Vorwind und nehmen damit den letzten Druck aus dem Leichtwindsegel. Jetzt können wir sicher auf dem Vordeck arbeiten. Mit vereinten Kräften ziehen wir den Strumpf über den Gennaker … geschafft. Jetzt runter mit dem Tuch und als wir das Leichtwindsegel buchstäblich im Sack haben, stehen wir wie begossene Pudel im Cockpit. In 20 Minuten sind wir eine Meile gedriftet (Foto rechts). Der Wind ist inzwischen runter auf 15 Knoten und in trockenen Klamotten fühlt sich die Welt sofort anders an. Wir schauen uns an, was war das denn? Die Genua wird wieder ausgerollt, die „Kalami Star" nimmt den alten Kurs wieder auf. Noch eine Stunde bis Burgstaaken.



Noch lange diskutieren Crew und Skipper diese Lehrstunde, aber es muss ja weitergehen. Geht es in Burgstaaken auch. Das Café Kontor hat Ruhetag und dann verlangt der Alte auch noch die Nachtfahrt nach Heiligenhafen. Die Crew muss liefern und die liefert auch. Am nächsten Morgen schickt der Skipper seine unausgeschlafene Crew in die Muckibude … und wie:

Oben das Tagespensum, mehr muss ich dazu nicht sagen. Am letzten Tag vor der Prüfung nochmal dasselbe Programm, ergänzt durch eine Prüfungssimulation: Kay und Guido fahren nach Kursen unter Maschine, lassen Segel setzen, segeln alle Kurse zum Wind, einschließlich Beidrehen und Beiliegen. Sie müssen die Boje mit Q-Wende einfangen, später noch unter Segel und Maschine. Mal ehrlich, welche Generalprobe läuft schon optimal, Luft nach oben lassen sie sich für die Prüfung noch. Damit hat der Skipper fertig, er kann nichts mehr tun.

Bei der Prüfung beobachten wir zunächst eine andere Crew beim An- und Ablegen. Oha, denke ich, es gibt viele Arten einzudampfen, aber diese ist ziemlich seltsam … meine Crew denkt das offenbar auch, doch als wir selbst dran sind, muss der Klabautermann einen bösen Fluch auf unseren Dampfer gelegt haben, sodass Kandidat Nummer 1 mit viel Dampf gegen den Steg rumpelt. Wenn Mann das Wort Eindampfen wörtlich nimmt, muss man sich über Beschwerden der gequälten und geschundenen Fender nicht wundern. Augenzeugen berichten, sie hätten beobachtet, wie dem Skipper das Ausbilderherz in die kurze Hose fällt. Das haben wir anders geübt und als der Prüfer unserer Nummer 1 erklärt, „… einen Versuch haben sie noch!" und der wieder mit viel Tempo auf den Steg zufährt, ahne ich, die Prüfung ist schneller zu Ende, als gedacht. Nummer 1 bekommt zum Glück doch noch die Kurve und den Dampfer auf sonderbare Weise über die Vorspring fest. Erleichterung bei der gebeutelten Vorschiffscrew und im Cockpit.

Kandidat Nr. 2 übernimmt das Ruder. Die Leinen sind für das Eindampfen in die Vorspring vorbereitet. Nr. 2 bräuchte nur vorwärts eindampfen und rückwärts raus. Ein Elfmeter! Aber nein, Kandidat Nr. 2 will rückwärts eindampfen und vorwärts raus. Der Prüfer hält das (bei Wind von der Seeseite) für keine gute Idee und meldet vorsichtig Bedenken an, doch Nr. 2 bleibt bei seiner Entscheidung. Es ertönt das Kommando: „Klar zum Eindampfen in die Achterspring!" Doch warum stellt er die Maschine auf Vorwärts? Boden tu dich auf, das führt doch wieder zu Bruch. Damit ist die Sicherheit der Beteiligten gefährdet und die Prüfung für Nr. 2 beendet, bevor sie begonnen hat. Ende, aus, kann nich wahr sein!

Tröstende Worte helfen jetzt wenig, wir fahren raus. Kandidat Nr. 1 segelt, bei nahezu keinem Wind, irgendwie seine Segelmanöver (auf Anweisung des PA) **im Fahrwasser**! Dem Skipper steh'n die wenigen Haare zu Berge und natürlich ist so eine Prüfung Teamwork. Mit Unterstützung der Crew gelingen schließlich alle Manöver … irgendwie. Die Nr. 1 wird jetzt noch unter Deck befragt und hat am Ende glücklich bestanden. Kay freut sich wie ein Schneekönig und dass darf er natürlich auch. Wir sind heilfroh, dass wir wenigstens einem Kandidaten gratulieren dürfen, also Kay: „Allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unter'm Kiel!"

Kerle über 50 in der Prüfung und der Skipper leidet wie ein Hund, kuckstu Logbuch.

Noch eine Crew legt zum **SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn** ab (9. – 16. Juli):

Mit Patrick, Andrea & Manfred beginnt der zweite SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn. Der Südostberliner Patrick kommt von der Jolle und ein paar Meilen fehlen noch. Andrea ist dem Segelsport bei Regatten als Wettkampfleiterin oder Schiedsrichterin verbunden und schon lange auf Yachten unterwegs. Manfred kennen wir bereits vom letzten Törn. Dort machte er, wegen seiner gefühlvollen Steuerkünste, als „Der Polynesier" auf sich aufmerksam. Er ist der festen Überzeugung, dass er als Ostwestfale im föllig falschen Körper unterwegs ist. Is gut Manfred, jeder weiß, dass Du auf einem polynesischen Auslegerboot das Licht der Welt erblickt hast.

Der erste Segeltag bringt uns rüber nach Timmendorf auf Poel. Liegeplätze? Alles voll! An meinem Lieblingsplatz zwei Schlauchboote! Patrick dreht noch ne Hafenrunde. Vielleicht vorn am Stegkopf? Da passt nur die halbe Schiffslänge dran, aber kunstvoll „angebunden" klappt das -

oben. Sofort bist du in einer anderen Welt. Der weitgereiste Polynesier ist regelrecht hingerissen, „… der Leuchtturm wie aus der Zeit gefallen!" Ein Barde versucht sich irgendwo an Charles Aznavour – vergeblich. Von der Crew war noch nie jemand hier, die Stimmung großartig. Beim Anlegebier eine kurze Reflexion des Tages und dann habe ich Feierabend. Es

ist 2000 und das kleine Hafenrestaurant begrüßt uns mit, „… wir schließen gerade!" Oha, Samstagabend in der Hochsaison. Also rüber zur „Poeler Kogge" und da steh'n wir uns die Beine platt, bis ein Tisch frei wird. Der Südostberliner verliert beinahe die Nerven, rennt verzweifelt hin und her, dann klappt das doch noch. Außer Dorschfilet mit Bratkartoffeln in vier Variationen gibt die Speisekarte nicht viel her, bis ich einen „Zwiebelbraten" entdecke. Das hätte ich besser lassen sollen. Statt Feinkost der herrliche Blick von der wunderbaren Terrasse über Hafen und Strand zum Sundowner. Zu diesem heiligen Moment versammeln sich Touris

und Crews auf dem Steg. Danach ein Absacker im sommerlichen Cockpit, während nebenan auf dem Steg mehrere Crews den Sommer feiern. Wenigstens die Musik ist okay, Skipper & Crew sind viel zu müde, um das als störend zu empfinden. Der nächste Tag bringt uns über Boltenhagen ins Weltkulturerbe Wismar. Erst im alten Hafen (unten) rollen wir die Genua ein.

Die Einfahrt in die alte Hansestadt ist immer wieder ein Hingucker. Beispielhaft dafür oben (von rechts) Patrick und die Altstadt mit St. Nikolai. Inzwischen weiß die Crew, wie rückwärts angelegt wird und bringt uns am nächsten Tag sicher auf Kurs Grömitz. Nach dem Essen drehen wir noch eine Runde ins „Zentrum" und kommen natürlich am La Crema nicht vorbei, DIE Eisdiele

der Ostsee. Sonderbar gekleidete Menschen flanieren auf der Promenade und wir können es einfach nicht fassen, wie man täglich tausende Liegestühle rechtwinklig zum Strand positionieren kann. Geht wirklich, Grömitz bewirbt das mit Badesozialismus. Strandkörbe für alle gleich und für *einfach nur mit Badelaken* leider kein Platz! Die Boxen, in denen sich die Touristen bei Schlechtwetter und in der Nacht aufhalten müssen, sind nahezu baugleich und versprechen mindestens seitlichen Seeblick - unten. Nach drei Kilometer poliertem Marmor und drei km Hochhäuser mit flachen Dächern drehen wir um und setzen unseren sozialkritischen Rundgang

fort - oben. Auf dem Grömitzer Deich gelingt uns das *Architekturfoto des Jahres*. Mal ehrlich, es kann nur zwei Gründe geben, nach Grömitz zu segeln, der mit besten sanitären Anlagen ausgestattete Hafen und das La Crema!

Als wir in Grömitz mit Kurs auf Burgstaaken ablegen beginnt eine mühsame Kreuzerei. Rechts der Blick auf die Steuerkünste unserer Steuerfachgehilfen. Auf dem Track ist die individuelle Handschrift der SKS-Bewerber/in deutlich zu sehen, aber auch die Lernkurve. Um 1410 endlich Dahmeshoved querab. Normalerwiese loggen wir bis hier sieben Meilen, doch nach sieben Wenden haben wir bereits doppelt so viele Meilen im Kielwasser. Endlich, ab jetzt wird der Windwinkel günstiger. Wie so oft ist Dahmeshoved eine Wetterscheide. Biste rum, ändert sich das Wetter, die Sonne kommt! Der Steuerberater freut sich und die Crew lässt auch nichts mehr anbrennen: Überholt hat uns niemand, aufgegeben (und motort) haben viele … bis „Tante Lollo" kommt. Die Yacht hat niegelnagelneue Laminatsegel und zieht leise an uns vorbei. Wir geben alles, folgen können wir leider nicht, ohje.

In Burgstaaken der traditionelle SKS-Rundgang durchs Winterlager: Schiffe von unten gucken! Danach weiter in den „Goldenen Anker" und hier gibt's wirklich lecker Fisch. Die Vorbereitung der Nachtfahrt schließt sich an und ab 2340 sind wir durch die Nacht unterwegs. Das wacklige Foto zeigt die Crew im Sundfahrwasser (Richtfeuerlinie 305°).

Wie schön, dass endlich mal ein anderes Fahrzeug mit uns unterwegs ist. Längst hat Andrea Patrick am Ruder abgelöst, beide steuern exakt auf der Linie. Das freut den Steuerberater. Endlich mit langsamer Geschwindigkeit rein in den Yachthafen. Die Crew bereitet vorn Leinen und Fender vor, der Skipper achtern und hat dabei auch noch Rudergängerin und Kurs fest im Blick. Plötzlich verneigt sich der Dampfer leise und höflich nach vorn … was'n das? Wir sitzen fest, sind nur leicht aus dem Fahrwasser nach steuerbord geraten. Man könnte meinen, sowas macht der extra, damit die Crew lernt, mit Stresssituationen umzugehen, weit gefehlt und so richtig erklären kann sich das niemand.

Was nun? Wir könnten über Nacht hier liegen bleiben oder den Rettungskreuzer rufen, aber wir wollen jetzt und aus eigener Kraft hier raus? Also Maschine rückwärts? Bringt nix. Alles lebende Gewicht nach vorn, bringt auch nichts. Gewicht mit dem Großbaum nach außen – in der Nacht zu gefährlich. Jetzt alle achtern im Gleichtakt wippen. Der Takt wird angezählt, die Crew hüpft rhythmisch wie in der Disco. Dazu die Maschine voll rückwärts und der Dampfer rutscht tatsächlich taktvoll und zentimeterweise vom Schlick. Zurück im Fahrwasser große Freude bei Crew & Skipper und endlich tuckern wir mit langsamer Fahrt um 0155 nach 12 sm (Gesamt 148) in unsere Box. Geschafft! Nach einer weinseligen Reflexion (jede/r 0,10 Ltr.) fallen wir hundemüde in die Koje.

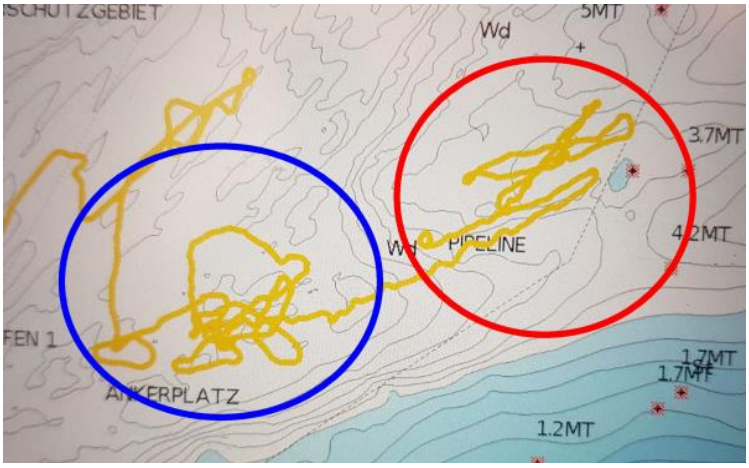
Am nächsten Tag will ich in der „Muckibude" alte Rechnungen begleichen, doch da hat der Skipper die Rechnung ohne den Wind gemacht. Nach ein paar Anlegemanövern fahren wir raus in den Sund, setzen die Segel und segeln so richtig in die Flaute. Wo ist der Wind?

Die Sonne brennt und aus lauter Verzweiflung geht der Skipper als Mann über Bord. Ebenso

verzweifelt folgt die Crew ihrem Skipper. Andrea bleibt an Bord und hält Wache … doch es gibt

nichts zu bewachen, außer den Wind, auf den wir alle warten. Irgendwann zünden die drei Kerle die nächste Stufe und jumpen vom Bugkorb ins Wasser, die sogenannte „Bombe". Dann kommt der Wind doch noch, an die Arbeit. Als letztes Manöver lernt die Crew „Boje über Bord unter Segel UND Maschine". Nach einer kurzen Einweisung hat die Crew auch das Manöver sicher drauf. Danach nur noch mehr vom selben, Feinschliff halt. Andrea und Patrick absolvieren ihre Manöver fehlerfrei. Am Ende legen sie eine gelungene Generalprobe hin.

Am Prüfungstag liefern sie ihre An- und Ablegemanöver völlig entspannt als erste Crew ab. Danach ist lange Prüfungspause. Wir gehen am Deviationsdalben auf Warteposition und sitzen im schönsten Ostsehstadion weit und breit. Nur wer lässt sich schon gern bei der Hitze im Cockpit grillen? Wir warten bis 1100, bis 1200, warten bis 1300, sogar bis 1400 und endlich, von der Sonne „verwöhnt", haben die Prüfer um 1415 Erbarmen mit uns, es geht los. Wie beide gesegelt sind zeigt uns der Track: Rot der Kurs von Andrea, blau der von Patrick. Der Polynesier und der Skipper sind von der Performance wirklich begeistert, die Prüferin ebenso. Bei den Fragen läuft's nicht ganz so perfekt, aber wen interessiert das. Wir dürfen gratulieren: Willkommen im Club, allzeit gute Fahrt und immer ne Dose Bier unterm Kiel!



3. Von den Tücken der AGB muss ich berichten, es ist jetzt mehrfach vorgekommen, dass Mitsegler*innen „einfach so" aus dem Vertrag aussteigen wollten und sich wunderten, dass das nicht so einfach geht. In meinen AGB steht: *Wird eine Ersatzperson gefunden, werden die geleisteten Zahlungen abzüglich einer Bearbeitungsgebühr von 20 € erstattet, sobald die Ersatzperson die volle Törngebühr bezahlt hat. Wird keine Ersatzperson gefunden ist, bei Absage bis sechs Wochen vor Törnbeginn, 50 % der Törngebühr, danach die volle Törngebühr*

fällig. Das muss jede/r wissen, bevor ein Vertrag unterschrieben wird. Noch was: *Um individuelle Risiken der Teilnehmer im Rahmen der Reiserücktritt-, Unfall-, Haftpflicht-, Kranken- und/oder Reisegepäck-versicherung abzudecken, empfiehlt Kalami Sailing den Abschluss einer Reiserücktrittskosten-/Reisekrankenversicherung.* Weißte Bescheid!

4. Wo in Spätsommer und Herbst noch was geht

Hier gibt's tatsächlich noch Platz:

Termine	Törns	Kosten	Freie Kojen
3. - 17.9.	Zwei Wochen zwischen Borkum & Sylt	900,00 €	2
8. - 18.10.	10 Tage Dänische Südsee oder Rügen?	600,00 €	1

Zwischen Borkum und Sylt, heißt von Heiligenhafen aus über Kiel-Holtenau durch den NOK

rüber zur Nordsee. Ab Brunsbüttel oder Cuxhaven segeln wir rüber nach Helgoland. Der rote Fels ist die „Drehscheibe" für Törns im Gezeitenrevier Nordsee.

Zehn Tage Rügen Rund (oben Stralsund) ist windtechnisch immer schwierig, meist allerdings die Rückreise gegen vorherrschend Südwest. Klappt es mit dem Wind nicht, die Alternative: Dänische Südsee! Zuerst nach Marstal zum Grillen?

Die Dänische Südsee ist in der Nachsaison ein wunderbares Ziel. Die Häfen nicht mehr voll, dazu Platz für Landgang, wie z.B. ins Søfartmuseum in Marstal, kuckstu hier https://www.marmus.dk/da/

Interesse? Dann schreib an segeln@ralfuka.de

5. Deine Wünsche für die nächste Saison

Bei Ausbildung, Trainings & Törns werden immer wieder Wünsche geäußert, „… ich würde gern mal da und da mit dir segeln!" Leider wird selten ein Schuh draus. Dennoch frage ich vor er Törnplanung für das nächste Jahr gern wieder nach Deinen Wünschen. Wohin soll es wann gehen? Natürlich kann ich auch im Winter irgendwo chartern, wie z.B. gern Kanarische Inseln. Das klappt nur mit zwei Mitseglern nicht. Also, wie isses. Mail an segeln@ralfuka.de

Die Törnplanung für das nächste Jahr veröffentlich ich dann immer Ende Oktober/Anfang November.

So, weißte Bescheid. Dir noch schöne Törns oder einen angenehmen Einstieg in den job.
Der Skipper und sin Frau sind gerade auf Urlaub, kuckstu ins aktuelle Logbuch.

Bleib gesund, Fairwinds & Gruß

P.S. Wer schon immer mal ein eigenes Boot haben möchte. Werner verkauft eine kleine Maxi 777 für den Einstieg. Absolut empfehlenswert, kuckstu hier …