

## SKS-Ausbildungs- und Prüfungstörn

Freitag, 02. bis Freitag, 09. Juli



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

Die Crew trifft gegen 1500 an Bord ein. Bei Kaffee & Kuchen werden mal eben Freundschaften für ne Woche geschlossen. Das Miteinander fühlt sich gut an, sodass ich die Bande problemlos zum Einkaufen schicken kann. Während die Dschunxx unterwegs sind, reserviere ich für 1840 einen Schnelltest und für 1900 einen Platz in der ADB. Der Einkauf ist schnell erledigt und der Vorgängercrew seit mitgeteilt, dass die 20 € für hinterbliebene Lebensmittel als Wucher bezeichnet werden. Mit 10 € soll ich einfach mal zufrieden sein! Das gibt's doch gar nich! Na wartet, die Muckibude kommt ja noch.



Wie so oft organisiert der Herbergsvater den Schnelltest für die Crew. Die Lady in green (rechts) verhindert mit vollem Körpereinsatz eine Indiskretion. Frau Dr. M. aus Hh. prüft in



der Alteutschen Bierstube akribisch die vorzulegenden Dokumente. Da wir draußen keinen



Platz bekommen wird das Essen, speziell für Crew & Skipper, auf Station 14 serviert. Oben das Foto von Schwester Manuela. Wenig später die traditionelle Runde durch Stadt und Hafen auf die Seebrücke - rechts. Einige können es nicht mehr hören, während andere „interessiert“ zuhören. Er kann es einfach nicht lassen. Gegen 2100 sind wir zurück an Bord



und natürlich gibt es eine kleine Einweisung in die Bordhygiene, bevor wir uns über die Törnplanung hermachen. Die Windlage ist ausgesprochen kompliziert, wir schwanken für den Viertagestörn (der Rest sind Manövertraining mit der berühmten „Muckibude“) zwischen Nysted auf Lolland oder Wismar. Dazu überprüfen wir die Windentwicklung bei [Windy](#) und beim [DMI](#). Nach Abwägung aller Umstände entscheiden wir uns für den Start am Samstag zur Überfahrt nach Nysted. Bis die Crew endlich einschläft quält der Skipper die Crew mit seinen Segelfilmen. Natürlich hat es allen gefallen, gute Nacht.

### **Samstag, 4. Juli: Sicherheitseinweisung und rüber nach Nysted/Lolland**

Die Grüße an Sonda, Bettina, Frank, Stefan, Jörg, Friedrich & Heiner sind mir wichtig. Für alle haben wir die praktische SKS-Ausbildung coronabedingt ins nächste Jahr verschoben. Haltet durch, wir schaffen das!

Die SKS Ausbildung an Bord der „Kalami Star“ ist immer ganzheitlich, ist immer die Ertüchtigung von Körper und Geist. Bereits um 0700 legen Guido, Oliver und ihr Skipper zur 6 km Binnenseerunde ab, nicht mit dem Schlauchi, joggen! Wie schön, dass wir zu dritt vor dem Frühstück ins Laufen kommen. Und der Rest? Wird zur Backschaft verdonnert. Zurück von der Binnenseerunde ein kühlendes Bad im Salzwasser. Die warme Dusche auf der Badeplattform bringt uns zurück auf Betriebstemperatur. Besser kann's nich laufen. Beim Frühstück retten wir die Welt und steigen um 0940 in die Sicherheitseinweisung ein.

Die hat es in sich, jedes Thema könnte prüfungsrelevante Fragen enthalten. Gasanlage, Seeventile, Bilge- und Bilgepumpen, Bord-WC, Fäkaltank, dann die Löschdecke, Feuerlöscher und was weiß ich. Themen über Themen. Als Skipper biste hier sowas wie ein Hausmeister, na gut, Hausarzt geht auch, bei der Bordapotheke, Elektriker für die elektrische Anlage usw.



Die Begeisterung über meine wunderbare Arbeit hält sich in gewissen Grenzen. Is auch hartes Zeugs. Nach Schwimmwesten, Funkanlage und Seenotsignalmittel kümmern wir uns um die



Maschine. Kay kriecht beinahe rein (oben) dann Seewasserfilter, Impeller, „Schnüffelventil“, Wärmetauscher um nur ein paar Begriffe zu nennen. Weiter oben an Deck. Rettungsboje, Rettungsinsel, Lifesling, Notruder, Bolzenschneider, Bergeleine, geht's noch...

Nach der Sicherheitseinweisung bereiten wir das Ablegen vor. Dazu werden die Fenster geschlossen, Gas zu? Seeventile zu? Ölstand okay, Seewasserfilter sauber? Alles gesichert? Rettungswesten anlegen und los. Bei Seitenwind legen wir die Leevorleine um die Sorgleine und lassen uns damit aus der Box führen. Um 1330 bringt uns Oliver bei diesem Wetter, mit Ziel Nysted, raus:

**Westliche Ostsee:** Anfangs westliche Winde um 4, sonst schwachwindig, gebietsweise diesig, See 0,5 Meter.

Unter Maschine fahren wir bis zum Deviationsdalben, setzen Groß & Genua und stehen um 1430 vor der Sundbrücke. Der Ponton, der noch letzten Samstag im Fahrwasser Baugrunduntersuchungen durchgeführt hatte, liegt 200 m südlich. Danach Schmetterling bis zur 16, von dort neuer Kurs Staberhuk. Die Stimmung ist prima.



Nachdem wir Staberhuk passiert haben legt der Wind ne Schippe drauf, wir sind an der Reffkante, reffen aber noch nicht. Das Tempo geht hoch, wir nehmen mit unerwarteten 6,5 – 7,5 Knoten Kurs auf den einst größten Windpark der Welt auf dem Rødsand. Hier stehen immerhin 170 Windräder, die man im gekennzeichneten Fahrwasser passieren darf.

Vorher gilt es aber noch, sauber steuern zu lernen. Ab Schuhgröße 45 ist das nicht wirklich ein Problem, wie uns der Skipper hier zeigt. Stündlich wird am Ruder abgelöst und die angehenden Seeleute geben wirklich ihr Bestes. Der Ostwestfale gilt in Fachkreisen als ausgesprochen fortgeschritten und kann sogar auf den Kompass verzichten, O-Ton: „Ich brauch den Kompass nich, ich hab das im Gefühl, wie einst die Polynesier!“ Oha, lassen wir das. Um 1750 passieren wir an der KO9 den Kiel-Ostsee-Weg. Von Berufsschiffahrt weit und breit nichts zu sehen. Das Wetter ist nicht wirklich prickelnd, es bleibt weiterhin bedeckt und diesig, aber wir können segeln. 90 Minuten später spüren wir, wie der Wind nachlässt. Es ist tatsächlich so, dass die Windräder den Wind absaugen und unser Tempo in den Keller geht. Dabei sollten uns die Windräder doch antreiben. Stattdessen rollen wir die Genua ein und starten die Maschine. Nur wie durch den Windpark? Irre navigatorische Prozesse laufen in einigen Köpfen ab. Guido z.B. kann sich, auf dem Höhepunkt seines navigatorischen Missionskurses, gar nicht mehr beruhigen. Mit dem größten Sendungsbewusstsein wird eine Ansteuerungstonne seliggesprochen, mein Gott Guido.



Nach dem Windpark steuert uns Kay durch das verzwickte Fahrwasser nach Nysted. Bei unsichtigem Wetter möchte hier niemand durch. Wie immer gilt, wer rausgefahren ist, muss auch wieder reinfahren: Also bringt uns Oliver nach 38 sm, um 2025, sicher längsseits an die Pier. Das hat gedauert. Beim Anlegerbier die Reflexion des Törns und daraus ent-



wickeln sich wieder neue Fragen. Nach einer kleinen Hafenrunde wird gekocht. Der bereits bekannte Steuermann aus Ostwestfalen/Polynesien entwickelt als Chefsmutje ein ungeahntes Talent. Mit Oliver & Kay zaubert er ein wunderbar mediterranes Gericht auf die Back. Natürlich ist es inzwischen viel zu spät, doch ein Glas Primitivo geht immer noch.



Diese Fotos stammen vom Salatchef Kay aus I. Auf dem Foto links Chefkoch Manfred, Tellerwäscher Ralf, Salatschneider Oliver und Abtrockner Guido. Normalerweise mache ich hier keine Produktwerbung. Doch in diesem Fall mache ich mal ne Ausnahme, denn Manfred hat mit seinem Kumpel Olaf gleich zwei Kochbücher auf den Markt gebracht. Das erste Rezept hat er uns heute präsentiert, fünf Tage haben wir noch. Gute Nacht.



### Sonntag, 04. Juli: Nysted - Warnemünde

Jede Crew interpretiert ihre maritime Kunst anders und mit diesen Dschunxx bekommt das Wort Wassersport eine ganz neue Bedeutung. In tiefster Nacht rumort es im Schiff als gäbs kein Morgen. In der Stb-Achterkabine beginnt zunächst der lautlose Kampf gegen die berüchtigte Killermücke ... man will ja den Rest der Crew nicht wecken. Wie dieser Kampf ausgegangen ist, wurde nicht überliefert, doch kaum eingeschlafen überfällt ein warmer Sommerregen Killermücken und Crew. Und nun tropft und läuft es durch die Innen- und Außenfenster. Der Regen tropft auf den Salonschläfer, auf den Lehrter Matrosen, in die Pantry und ins Bad. Der Skipper, der bis 0200 an diesem Lockbuch geschrieben hat, schläft tief und trocken. So geht Wassersport.



Daniel ist wieder „mit an Bord“, danke für die Grüße:

Moin Ralf, der Wind ließe Rund Lolland gegen den UZS zu, aber das würde Dienstag gegenan nach Heiligenhafen bedeuten. Bin mal gespannt wohin es Euch verschlägt! Grüße aus Machdeburgh auch an die Crew.



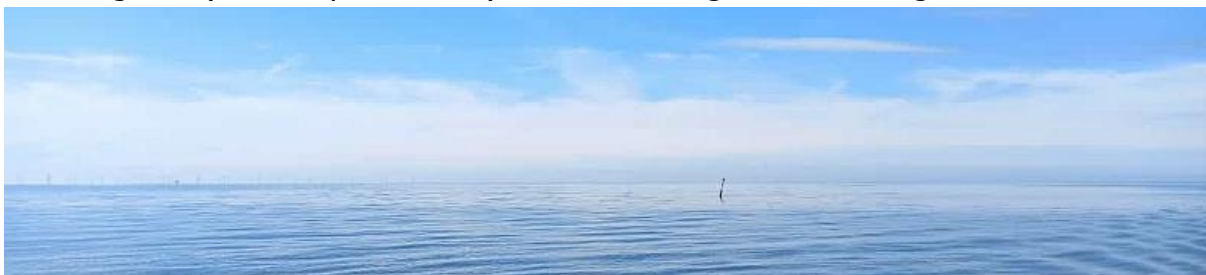
Beim Frühstück werden neue Ziele formuliert. Wohin die Reise geht? Ich erzähle von Erlebnissen in diversen Häfen und Warnemünde scheint den interessantesten Eindruck hinterlassen zu haben. Um 1030 legen wir ab, aber noch nicht nach Warnemünde, das Schulschiff fährt die Mutter aller Hafenmanöver:



Eindampfen in die Vorspring ..... und da es rückwärts wieder raus gehen muss, wird auch die Rückwärtsfahrt geübt. Die Crew bekommt das wirklich gut hin, der Polynesier kann es gar nicht fassen. Als alle durch sind und „bestanden“ haben prüfen wir Hafengebaggung und trockengelegte Yacht. Die Sonne scheint, alles trocken! Gegen 1215 legen wir endgültig ab.

**Westliche Ostsee:** Schwachwindig, später Südost um 3, strichweise diesig, anfangs Nebelfelder, See 0,5 Meter.

Ohne Wind tuckert das Motorboot mit Kurs auf Gedser durch die beinahe spiegelglatte Rinne. Die Navigation (heute Kay & Manfred) haben es anfangs leicht und folgen einfach dem Track



von gestern. Nach 9 sm fahren wir um 1350 ohne festzumachen die kleine Hafenrundfahrt im Yachthafen von Gedser (unten).



Danach schnell wieder raus und eine Meile weiter fahren wir über den Fährhafen in den Fischereihafen. Der Skipper erzählt, dass man zur NOT auch hier festmachen kann, kann man wirklich.



Dann endlich Segel setzen und es läuft sofort wie geschnitten Brot. Hoch am Wind beamt uns der leise Sommerwind auf 5,5 Knoten. Es ist wie Segeln auf ganz leisen Sohlen, wenn nur der Rudergänger uns nicht im Schatten des Segels sitzen lassen würde.



Wie erwartet passiert uns schon bald die Scandlines Hybridfähre „Copenhagen“. Aus der Ferne sieht die Fähre wie ein Leuchtturm aus, dicht dran erkennt man, wie schnell der „Schornstein“ rotiert und damit Strom produziert.



Es dauert nicht lange, da wird es spannend. Ab 1520 passieren wir das Westende des VTG Kadettrinne. Endlich mal viel Verkehr und die Crew lernt, mit dem Handpeiler herauszufinden, ob wir auf Kollisionskurs sind. Mit dem AIS geht das noch genauer und schon bald nutzt die Crew Begriffe wie CPA und TCPA als hätte sie nie etwas anderes gemacht. CPA heißt **C**lothest **P**oint of **A**pproach, also der Punkt der größten Annäherung. Das **T**CPA steht für **T**ime und bestimmt den Zeitpunkt der größten Annäherung.

Der erste Dampfer aus Ost geht vor uns durch, mit dem Zweiten sind wir auf Kollisionskurs. Wir warten einen Moment und drehen dann bei. Die Fahrzeuge aus West bereiten uns keine Probleme, bis Warnemünde noch 2 Stunden.



Easy Living, die Crew sucht die Sonne und findet sie nicht. Guido läuft zur Hochform auf und bedient die Sozialen Medien – hier passt der Name. Die Stimmung ist weiterhin ausgezeichnet während Rostock langsam über die Kimm klettert. Der riesige Kühlturm kommt in Sicht, die Helling der Werft, das Hotel Neptun ... und leider auch



Langeweile! Das gibt's doch gar nicht, und dann geht überraschend die Boje über Bord. Die gelangweilte Crew murrte, denkt an den Klassiker „Boje über Bord mit Kuhwende“ und ist drauf und dran eine Meuterei anzuzetteln. Als sie sehen, dass ich ein Manöver mit einer Hand inner Tasche, mit max. drei Längen Abstand zur Person im Wasser fahre, dabei keine Schot knallt und die Yacht neben der Boje steht, ist das Erstaunen groß. Wie geht'n das?



Das Hamburger Manöver ist immer ein highlight des Skippertrainings, zur SKS-Ausbildung gehört es jedoch nicht. Egal, die Crew ist aufgewacht, raus aus der Lethargie und tatsächlich fängt jeder die Boje auf Antrieb ein. Liegt natürlich am Ausbilder, doch als die Langweiler wieder Fahrt aufnehmen, behalte ich das lieber für mich. Noch eine Stunde bis Rostock.



Ein wirklich traumhafter Segeltag. In Höhe der Warnemünder Molenköpfe hören wir das Typhon des AIDA Kreuzfahrers, der gerade ablegt. Sofort antwortet die „kläffende Meute“ der Hafenrundfahrtschuten, die die Aida begleiten. Um 1830 sind wir drin in Warnemünde. Wir



segeln unter Vollzeug weiter, lassen uns nicht beeindrucken. Gar nicht so leicht, in so einer Situation (unten) unter Vollzeug gegen die Meute zu steuern. Kay (rechts) steuert cool wie ein Eisberg. Völlig entspannt hält er, mit einer Hand inner Tasche, auf die Dampfer zu weil er



weiß, die müssen ausweichen. Von Land und von den Schiffen (oben) winken uns Tausende Menschen. Die sind wohl alle nur wegen unserer Ankunft hier. Fiel falsch haben wir nicht gemacht. Um 1845 drehen wir, bergen die Segel und winken noch einmal den begeisterten





Menschen zu. Dann tuckern wir rüber zum Alten Strom. Wie man oben sieht sind die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen. Lange wird das aber nicht mehr dauern. Weiter drin im Alten Strom alles wie gehabt. Urlaubswetter und dazu Warnemünder Woche, davon wuss-



ten wir nichts. Im Alten Strom leider kein Liegeplatz, deshalb verholen wir in den Olympiahafen. Auch hier sind die Bauarbeiten noch lange nicht abgeschlossen. Zu den bisherigen kommen bestimmt 50 Liegeplätze hinzu. Hier finden wir, weit weg vom Schwell der Berufsschifffahrt, unseren Platz. Um 1930 legt uns Guido nach 38 sm (Gesamt 76) locker in die neue Box.



Hafenmeister oder Automat? Irgendwo da hinten im Container, das alte Gebäude ist abgerissen. Der Hafenmeister nicht da, Strom gibt es nicht und die Crew ist hungrig. Wir gehen essen und das ist an so einem Sonntagabend ein Geduldsspiel, egal, wir schreiben keine Restaurant-



kritik. Nach dem Essen am Alten Strom ein kleines Dankeschön vom Skipper: Dänisches Eis! Lakritzeis ham se nich, Lakrizstreußel schon, dass is wie nikotinfreier Kaffee! Weiter zum alten Leuchtturm, über die Promenade und durch die Altstadt zurück. Was für ein Tag! Morgen weiter nach Westen und wenn es nur bis Kühlungsborn reicht, isses okay.

## Montag, 05. Juli: Warnemünde - Kühlungsborn



Weil offenbar angezweifelt wird, dass uns gestern Tausende begeistert zugewunken haben - dieses Bild sagt mehr als 1.000 Worte.

Morgens kassiert der Hafenmeister 20 €. Wir erfahren, dass der Hafen nur während der Warnemünder Woche geöffnet ist, danach wird weiter gebaut. Der neue Sanitärbereich wird als schwimmende Einheit im neuen Hafenteil montiert, ist aber erst zur nächsten Saison fertig. Hier gibt es noch viel zu tun, da geht man in dieser Saison besser direkt nach Rostock, die Hohe Düne hat doch keinen Charme. Um 1100 legt Kay der „Eisberg“ ab:

**Westliche Ostsee:** Südöstliche Winde 3 bis 4, vorübergehend südwestdrehend, zeitweise Gewitterböen, See 0,5 Meter

In der Ausfahrt nehmen Groß und Genua die Arbeit auf. Der Wind kommt mit 3 Bft. aus W (nicht aus SO), wir werden kreuzen müssen. Kreuzen bedeutet, möglichst Amwind zu segeln, um keine Höhe zu verschenken. Für manchen Zauberlehrling der Ritt auf der Rasierklinge. Das muss man üben. Die waagrecht auswehenden Genuafäden helfen, aber da musste auch hinschauen.



Auf den Fotos kann man die Windfäden leider nicht sehen, aber die Lage oder Krängung der Yacht ist deutlich zu erkennen. Diese Lage zu halten und konstant zu steuern, ist der „Ritt auf der Rasierklinge“. Klappt das nicht, wird daraus ein Wackelkurs und der sieht am Ende so aus:



Für konstant 3 Bft. wahrhaft ein Wackelkurs, aber immerhin, die Richtung stimmt. Da brauchen coole Rudergänger oder Polynesier mehr Sorgfalt, Dschunxx. Ein paar Kreuzschläge bringen uns vor die Haustür von Kühlungsborn, auch gern Kübo genannt. Der Hafen weicht von den gewohnten Anlegemöglichkeiten ab und darauf bereitet der Skipper die Crew intensiv vor - rechts. Hier wird an Schwimmstegen angelegt und da macht es Sinn, rückwärts anzulegen. Dazu gehört, dass die Fender tief, bis auf die Wasserlinie angeschlagen werden. Achtern werden kurzen Leinen gebraucht und in die dampfen wir ein, lehnen uns anschließend mit Vorwärtsfahrt und Ruderlage an den „Finger“ und lassen die Maschine solange vorwärts laufen, bis die Vorspring den Zug von vorn aufnehmen kann. So weit der Plan ...



... und genau so machen wir das. Logisch, der Coole macht mit seinem Anleger wieder Punkte gut, geht doch. Um 1420 sind wir nach 16 sm (Gesamt 92) fest an B 22. Wie immer beim Anlegebier die Reflexion vom Ab- bis zum Anlegen. Beim Hafenmeister bezahlen wir 42,60 €, sauteuer, das müssen wir nicht nochmal haben.

Nach dem Anlegen geht die Crew einkaufen, der Skipper macht zwischendrin Reinschiff. Als alle zurück sind gibt's Kaffee, Kuchen und dann zieht ein Schauer durch, wir sind im Salon eingesperrt.

Oliver kocht (rechts), der Polynesier arbeitet am Videoschnitt, während der Coole und der Tonnenseligsprecher langsam im Prüfungsmodus versinken. Oha, es geht um Leinen, Eindampfen, gutes Wetter, Segelschnitt und was weiß ich, was ne Konvergenz ist? Fragen über Fragen, doch jetzt guten Appetit.



Ein großes Dankeschön an Oliver, der heute ein wunderbares Reisgericht mit einem sensationellen Salat zubereitet. Ganz großes Kino.



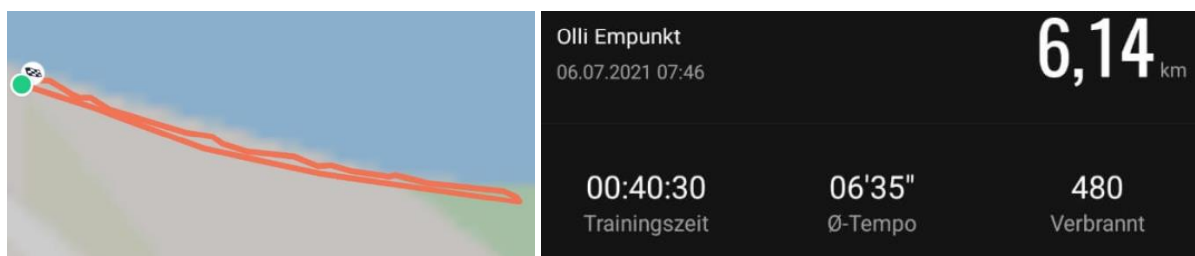
Nach dem Gewitterchen wieder klare Sicht, beinahe zurück bis Rostock. Da wir uns der Prüfung nähern, arbeiten wir uns schon mal an den Segelkommandos ab. Boden tu dich auf, was ist denn hier los? Mit einem Alphabetisierungskurs hole ich die Crew da ab, wo se steht. Also, wir segeln einen Vollkreis und jeder betet seinen Segelkurs runter, dann folgt der Nächste, wie z.B.: Neuer Kurs raumschots: Fier auf die Schoten auf raumen Wind, Raumschotkurs liegt an ... Klar zur Halse, usw. Manchmal gelingt das.



Am späteren Abend die erste Film Premiere an Bord der „Kalami Star“. Der Polynesier filmt und schneidet mit seinem Eiphone eine Dokumentation über beginnende Segelkarrieren. Das Langzeitprojekt, in dem heute der Coole im Mittelpunkt steht, will er jährlich fortsetzen. Sind wir mal gespannt, ob die Segelkommandos in fünf Jahren endlich sitzen. Für das Erstlingswerk, das am Abend über die „Kalami Star“ Leinwand flimmert, gibt es jedenfalls verhaltenen Applaus. Danach will die Crew was zu lachen! Und damit eine gute Nacht.

## Dienstag, 6. Juli: Kühlungsborn – Burgstaaken - Heiligenhafen

Hab schon lange nichts mehr von meinem Freund Martin gehört? Auf seiner website schon zu lange Funkstille, dabei ist der gerade jetzt so was von aktiv. Die erste Yacht ist endlich gekauft und soll nun in den zukünftigen Heimathafen überführt werden. Mir hatter versprochen, mich darüber „auf dem Laufenden“ zu halten und endlich, endlich gibt es wieder Lebenszeichen auf seiner [Homepage](#). Gute Fahrt, wir drücken Dir die Daumen. Vom Rest der Welt erfahren wir leider nichts. Keine Schiffsmeldungen, kein Stegfunk, von den ExMitsegler\*innen hören wir nichts, wir sind so allein, dabei liefern wir so viel! Was'n los?



Vor dem Frühstück sind Smut, Tonnenseligsprecher und Skipper bereits 6 km auf der Piste, läuft doch - oben. Beim Frühstück gibt's frische Brötchen vom Junge, der Bäcker macht sich an der ganzen Küste breit.

Vor dem Ablegen das tägliche Wetterbriefing und daraus folgernd der Blick auf die Seekarte. Welches Wetter, welchen Wind haben wir zu erwarten, evtl. Winddreher? Der Skipper nutzt dazu seinen Monitor, sodass alle daran teilhaben können, kuckstu nächste Seite.



**Westliche Ostsee:** Südost um 4, vorübergehend etwas abnehmend, südwestdrehend, zeitweise Gewitterböen, See 0,5 Meter.

Um 1115 legt der Polynesier ab. Er dampft zunächst in beide Achterleinen und lehnt sich dabei, mit etwas Stb-Ruder an den Fingersteg. Jetzt können Vorspring und Vorleine gelöst werden. Als nächste Leine kann (Wind von Bb.) die Stb. Achterleine gelöst werden. Da die Bb.-Achterleine oder besser Luvachterleine noch fest ist, kann der Polynesier die Yacht mit etwas Ruderlage mittschiffs vom Steg absetzen. Jetzt wird die Luvachterleine langsam gefiert und wir nehmen Fahrt auf. Damit sind wir steuerfähig, Achterleine los und ein!

Die Crew hat selbstverständlich die Seeventile und das Gasabsperrrventil geschlossen, die Fenster sind dicht, doch als Skipper checke ich das immer und stelle fest, alles Lüge! Wenigstens gibt es eine gewisse „Betroffenheit“, aber schön ist das nicht. Draußen setzen wir zunächst das Groß und wollen nach dem Segelsetzen auf Kurs gehen. Blöderweise verpennen Ruder-gänger und Crew, dass sie dabei mit dem Heck durch den Wind gehen werden. Der Skipper macht rechtzeitig darauf aufmerksam und trotzdem rauscht das Groß ungebremst auf die andere Seite. Zum Glück ist nichts passiert, aber da ist die Aufmerksamkeit wohl zu sehr bei Astrid und der Skipper ZU RECHT SAUER. Noch gestern haben wir das Thema Bullenstander (auch per Video) intensiv diskutiert und jetzt sowas. Vielleicht kann ich meinen Ärger besser in der Muckibude ..?



Wenig später legen sich die Dschunxx mit der Großfahre „Peter Pan“ an und glauben tatsächlich, sie hätten den TT-Liner zu einem Ausweichmanöver „gezwungen“. Denen ist nichts mehr heilig und gegenüber meinen Kollegen auf der Brücke schäme ich mich ein wenig und bleibe lieber unsichtbar am Kartentisch. Na gut, so langsam beruhigt sich mein Überich wieder und muss erleben, wie der Speed langsam rausgeht. Die Crew schlägt eine Kursänderung vor, der Skipper lässt um 1310 lieber den Gennaker setzen. Sofort springt die Yacht wieder an und 87 m<sup>2</sup> 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, dass wir den Gennaker nicht 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 Schwerketter 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!



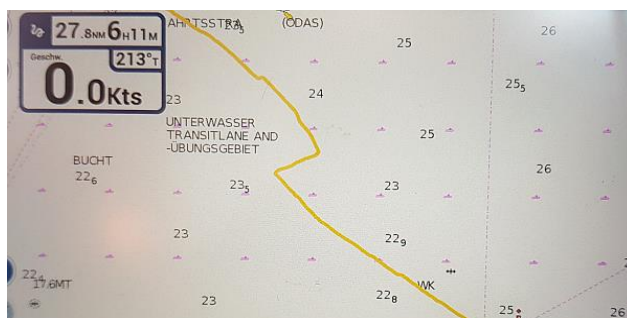
Der Aufzug einer Gewitterfront? Wir rätseln immer noch!



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<sup>2</sup> 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 backgestellte Gennaker wild um sich, das Groß ebenso und hängt dazu im Bullenstander. Die Schauerböen kommen waagrecht 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.



Was war da eben passiert? Von Gewitterwolken war nichts zu sehen, war das schon die Kaltfront? Schau'n wir noch mal auf den Seewetterbericht: Südost um 4, vorübergehend etwas abnehmend, südwestdrehend, zeitweise Gewitterböen, See 0,5 Meter

Haben wir da etwas nicht ernst genommen? Ich meine nein. Na klar, ohne Gennaker wär' das nicht passiert, kommst du nicht in den Vollwaschgang. Wer weiß, wofür es gut war, die Dschunxx haben eine Situation erlebt, wie sie selten vorkommt. Mit dem Wissen, dass eine Gewitterböe nach ein paar Minuten durch ist, haben wir uns ohne Hektik und Aktionismus konstruktiv gewehrt. So muss das.

Wenig später setzen wir auch wieder das Groß. Bereits nach ein paar Minuten überholt uns die nächste Böe. Wir nehmen die Genua rein und denken, nun is aber auch gut. Isses aber nicht! Der Wind legt wieder zu und weht mit 24 Knoten, die See inzwischen 1,5 m hoch. Steuern ist alles andere als leicht. Mehr können Rudergänger nicht lernen. Natürlich schauert es und wir werden ein zweites Mal nass. Kurz vor Burgstaaken 1 bergen wir das Groß in „schwerer See“. Reinsegeln wäre eine Option, aber bei Bft. 6 müssen wir keine Halse im Fahrwasser riskieren.



Der Polynesier steuert unter Maschine rein und macht um 1630 nach 28 sm (Gesamt 120) im Kommunalhafen Burgstaaken fest. Der Hafenmeister kassiert 10 € und damit ist das Segelschulschiff bis Mitternacht eingedockt.



Nach dem Anlegen gehen wir rüber ins Winterlager, Schiffe von unten gucken. Rechts z.B. die Ansaugöffnungen für das Kühlwasser am Saildrive. Wir sehen Opferanoden, falt- und festpropeller, Langkieler, Kurzkieler, gemäßigte Langkieler, Wellenantrieb, Spatenruder ...



Bei der Hafentrunde besuchen wir die „Abel Tasman“ und da ist Guido in seinem Element. Der Traditionssegler verstehter führt uns in die geheimnisvolle Welt der Gaffelsegelei ein. Hier gehört die Muckibude zum rauen Alltag und Traditionssegeln ist Winkfleisch nun wirklich ein Fremdwort. Zurück an Bord bereitet der Traditionssegler das Essen vor und um 2045 gibt es

Pellkartoffeln mit fangfrischem Hering, in hausgemachter Joghurt-Sahnesauce.

Nach dem Essen die Reflexion der Überfahrt, aber das ist hier schon alles aufgeschrieben. Nach kurzer Pause geh'n die Dschunxx an die Vorbereitung der Nachtfahrt. Oliver kennt die Tour bereits und hält sich raus. Das dauert natürlich, aber Sorgfalt geht nun mal vor Geschwindigkeit. Und noch was: Die BfS melden keine Störung.



Um 2330 legen wir ab und tasten uns durch die Nacht. Der Polynesier steuert den ersten Abschnitt, Kay hat als Navigator die volle Verantwortung.



Was für ein Glück, das Sektorenfeuer Burger See ist wieder intakt. Wir tasten uns durch alle Farben hin und her. Manche Tonne fürchtet sich ums nackte Überleben, völlig überflüssig. Auch das richtungsweisende Burgstaakener Feuer brennt, doch das interessiert die Crew nicht, Chance verpasst. Irgendwie hangeln sie sich in Richtung Ansteuerungstonne Fehmarnsund-fahrwasser, halten aber auf Dameshoved zu, dieser Leuchtturm ist 15 sm entfernt, warum?



Der polynesischer Rudergänger äußert vorsichtige Zweifel. Daraufhin überprüft die Navigation erneut die Richtung und ordnet Kurs Dameshoved an. In völliger Ahnungslosigkeit fällt der bedeutungsschwere polynesischer Satz: „Maika'i wale ke 'ike 'oe i kahi e hele ai!“ (Es ist einfach schön, wenn man weiß, wo man hinfahren muss!) Oha, das wird eine lange Nacht. Oliver und der Skipper säen, im eigenen Interesse und als Opfer der bevorstehenden „Zeitreise“, vorsichtige Zweifel. Der 2. Navigator besteht dennoch auf Dameshoved, „... in der Karte steht nun mal 8 Sekunden, da müssen wir hin!“ Dann Skepsis, „...irgendwas ist an der Tonne falsch?“



Auch der Polynesier betont, er habe schon sehr früh Zweifel geäußert, sei aber überstimmt worden. Die gesäten Zweifel nagen an den Auszubildenden und endlich, endlich ist der richtige



Kurs gefunden. Im Sundfahrwasser läuft alles glatt, die Lage entspannt sich – oben. Die See, die immer noch hoch geht, läuft langsam aus, es wird ruhiger. An der Sundbrücke ist das Sektorenfeuer Richtung West sofort identifiziert und weiter geht es auf die „Chefin“ (Tonne 2) zu. Übrigens hat die mit einer Herzogin nix zu tun. Der Rest läuft wie geschmiert und um 0200 sind wir nach 11 sm (Gesamt 131) fest an 12/50 in Heiligenhafen. Noch ein kurzes Feedback beim Glas Wein und um 0300 schlafen alle tief & fest, gute Nacht.

Wie eine Nachtfahrt aussehen kann zeigt Skippers [Video](#).

### Mittwoch, 7. Juli: Muckibude

Post von Martin: Guten Morgen, ich komme leider nicht dazu, alles aufzuschreiben. Kleine Schäden an der Yacht verhindern, dass wir richtig segeln. Ein Mastrutscher ist gebrochen und eine Umlenkrolle für die Reffleine der Genua. Alles alt und nicht (mehr) stabil. Also unter Motor heute von Borkum nach Norderney. Liebe Grüße von Bord an Bord.

Moin Martin & Gruß zurück. Hier kein Bruch, nur harte Arbeit, denn *nur unter hohem Druck entstehen die besten Diamanten*. Gute Fahrt & lieben Gruß, Ralf

Es geht auf die Prüfung zu und der hohe Druck sorgt für kreative Wortschöpfungen. Wo ist nochmal der Impateller (für Italiener Impatella!)? Auch gut, „... Klar zum Ausdampfen in die Vorspring!“ Aber klar, jeder weiß, was gemeint ist!

Ziemlich ausgeschlafen legen wir um 1230 bei diesem Wetter ab:

**Flensburg bis Fehmarn:** Südwest 3 bis 4, zeitweise etwas abnehmend, südostdrehend, vorübergehend Schauerböen



Hier oben die Zusammenfassung unserer Arbeit: Wir haben im Kommunalfhafen durch Eindam-

pfen in die Vorspring an- und abgelegt, sind unter Maschine nach Kursen gefahren und haben eine Positionsbestimmung durch Kreuzpeilung vorgenommen. Wir sind Vollkreise gesegelt und haben das Boje über Bord Manöver mit Q-Wende trainiert. Insgesamt waren wir von 1230 bis 2000 26 sm !!! in der Muckibude, unglaublich! Die Crew ist fertig und bittet (endlich) um Gnade, so muss das! Damit haben wir jetzt 157 sm auf der Uhr.



Der Abend wird zur Quizshow. Fragen über Fragen, doch darum geht es gar nicht. Die Fragezeichen in den Augen erzählen nur die eine Frage: „Bestehe ich die Prüfung?“

### Donnerstag, 8. Juli: Feinschliff

Der Tag beginnt mit „Stegsegeln“, der Gennaker muss unbedingt wieder trocken und da hören wir manch lustigen Kommentar. Als wir den Gennaker hoch & trocken verstaut haben, entdecken wir den Dannebrog. Der segelt ab heute leider auf Halbmast.



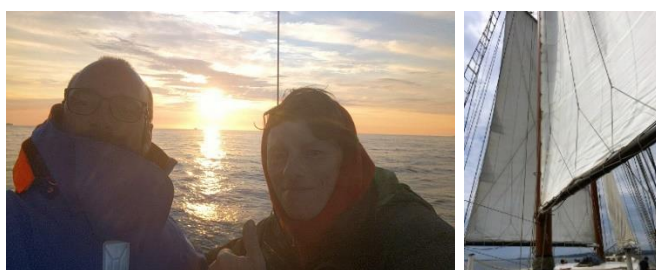
Um 1030 lässt der Polynesier ablegen. 10 Minuten später stellen wir fest, dass wir gar nicht in den Kommunalhafen einlaufen dürfen – Foto rechts. Die Hafenmeisterei teilt auf Anfrage mit, dass das für uns nicht gilt, wir sind kein Sportboot, sondern gewerblich unterwegs. Na prima, dürfen wir das gewerbliche Eindampfen in Vor- und Achterspring verfeinern, Feinschliff eben!



Endlich mal wieder Schiffsmeldungen:

„Stortemelk“ grüßt „Kalami Star“ (ganz rechts): Sind unter vollen Segeln mit 2,5 Knoten auf dem Weg von Ebeltoft nach Tuno. Herzliche Grüße, Uli

Rechts: Linus auf seinem ersten Segeltörn. Ich schicke ihn Dir bald zur Ausbildung, schreibt Martin.



Moin Linus, wenn Du das hier liest, weißt Du, was Dich erwartet, aber willkommen an Bord und grüß' Deinen Skipper.



Wir trainieren abschließend das Eindampfen in die Vor-, bzw. Achterspring. Da sitzt jeder Handgriff, das läuft wirklich perfekt, trainieren müssen wir das nicht mehr. Doch draußen wieder mehr vom selben. Jeder segelt mehrfach alle Segelkurse und zum Abschluss Beidrehen & Beiliegen. Wechsel am Ruder und wieder von vorn. Muckibude Feinschliff! Irgendwann braucht jede Crew ne Pause. Wir segeln rüber nach Orth – mal andere Gesichter sehn.



Um 1400 bringt uns der Polynesier leise in Orth an die Pier, Schnittchenpause! Das tut gut! Nach ner Stunde sind wir wieder draußen in der Muckibude, das Training geht weiter. Und wir bleiben im Fehmarnsund, hier haben wir Platz für alle Manöver und werden dabei nicht von ein- und auslaufenden Yachten gestört. Noch ein Manöver für die Crew: Boje bergen unter Segel und Maschine. Geht ganz leicht? Hat auch seine Tücken, aber die Crew lernt schnell, vergisst aber auch ebenso schnell. Als wir erneut in die „Kuhwende“ einsteigen läuft das doch noch mal aus dem Ruder ...

Also noch ein Versuch und noch einer, dann läuft es. Tief im Westen ziehen Gewitter auf und die Wetten, dass uns das Gewitter erwischt, stehen 50 : 50. Wir segeln „nach Hause“ und



machen vorübergehend am Chartersteg fest. Heute ist schließlich der letzte gemeinsame Abend und für den „Abschied“ hat uns der Skipper einen Tisch in Weinigels Fährhaus reserviert. Dazu muss die Crew allerdings noch zum Test ... sonst wird nix reserviert.

Der Coronatest ist das geringste Problem, den bestehen alle problemlos. Der Prüfungstest, früher sagten wir Generalprobe dazu, der steht noch aus. Nachdem das Gewitter an Heiligenhafen vorbeigezogen ist, laufen wir noch einmal aus und simulieren die Prüfung. Kay und Guido fahren nach Kursen unter Maschine, lassen Segel setzen, fahren alle Kurse zum Wind,

einschließlich Beidrehen und Beiliegen. Sie müssen die Boje mit Q-Wende einfangen und 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. Wir fahren an die Tanke und haben noch einmal 22 sm (Gesamt 179) auf der Uhr. Wer jetzt immer noch glaubt, man kann in einer SKS-Woche die erforderlichen 300 sm segeln, der hat nicht alle Latten am Zaun.

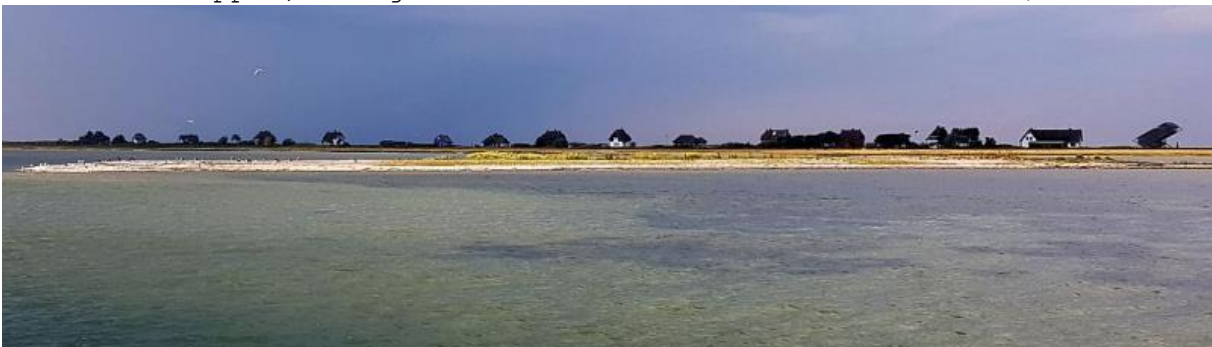
Der kurze Abend bei „[Weinigel](#)“ ist ein kleines Vergnügen. Essen & Service wie immer wunderbar und nein, ich bekomme bei Weinigel nichts umsonst, bin kein Skilehrer!

Was mich besonders freut ist die Verbundenheit vieler Segler, die uns aufmunternde Grüße schicken. Vielen Dank an Jörg: Moin Ralf, sind die Dschunxx fit für die morgige Prüfung? Sondra und ich drücken ganz fest die Daumen für die beiden Prüflinge. Wir fahren gerade aus der Schlei raus. Sonne ist zwar da, aber Wind fehlt etwas - mal schauen, wie es auf dem Weg nach Flensburg wird 😊. Euch noch einen schönen Tag in der Muckibude- lg Jörg

PS. Falls Kay wieder Verdränger gegenüber der Grossschiffahrt spielen will, sei für morgen an die SeeSchStrO Par 2 in Verbindung mit der KVR Teil B Abschn. 1, Regel 9 erinnert: enge Fahrwasser 😊

Dankeschön an Alexandra & Michael: Viel Erfolg für Deine Crew morgen 👍👍 und liebe Grüße von Deiner Ex-Crew 😊

Daniel aus Machdeburch meldet sich ebenfalls noch: Moin Ralf, ihr turnt ja immer noch draußen rum, hoffentlich haben die Jungs morgen noch Saft in den Knochen für die große Prüfung. Drücke allen die Daumen - natürlich auch dem Skipper, der ja seine weiße Weste behalten will ;)



So und jetzt lassen wir die Dschunxx einfach in Ruhe, gute Nacht.

## Freitag, 09. Juli: Prüfungstag

Wir sind über Nacht am Chartersteg geblieben, das spart viel Zeit am Morgen und dennoch scharrt die Bande um 0630 mit die Hufe. Oha, womit hab' ich das verdient? Na klar, der Pegel steigt und mal ehrlich, ist die SKS-Prüfung wirklich die wichtigste Prüfung des Lebens?

Nachdem wir ein letztes Mal das Wetter gecheckt haben und die beiden Kandidaten sowas von gebriefft sind, versammelt sich der Skipper bei der Skipperbesprechung des Prüfungsausschusses (PA). Coronabedingt sollen auf einer Yacht vier, bei uns zwei und auf der letzten Yacht nur eine Person geprüft werden. Da müssen wir nicht lange warten. Oder doch? Die Yacht mit den vier Kandidaten beginnt mit dem An- und Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring. Oha, denke ich, es gibt viele Arten einzudampfen, aber diese sind ziemlich seltsam ...

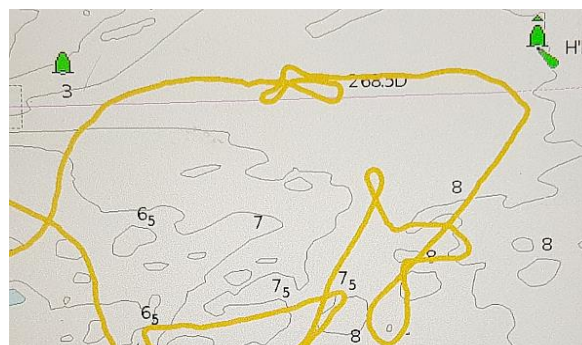
Meine Crew denkt das offenbar auch, doch als wir selbst dran sind, muss der Klabautermann einen bösen Fluch auf unseren Dampfer gelegt haben, sodass Kandidat Nummer 1 mit viel Dampf gegen den Steg rumpelt. Wenn Mann das Wort Eindampfen wörtlich nimmt, muss man

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, ohne 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. Sein 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! Logisch, damit ist die Sicherheit der Crew gefährdet und die Prüfung für Nr. 2 beendet, bevor sie begonnen hat. Ende, aus, kann nicht wahr sein!

**Flensburg bis Fehmarn:** Nordost 3 bis 4, rückdrehend auf West, etwas zunehmend, strichweise Gewitterböen

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 stehen die wenigen Haare zu Berge und zum Glück ist so eine Prüfung Teamwork. Mit Unterstützung der Crew gelangen schließlich alle Manöver ... irgendwie. Die Nr. 1 wird jetzt noch unter Deck befragt und hat am Ende glücklich bestanden. Kay freut sich wie Bolle 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!“



Um 1200 treten wir die Heimreise an und Kay lässt tatsächlich den Korken knallen.



Damit das klar ist, der Klabauteermann bekommt an Bord der „Kalami Star“ keinen Schluck. Ein großes Dankeschön an meine Crew für die wunderbare Woche, die tollen Fotos and for sailing with [www.ralfuka.de](http://www.ralfuka.de). Danke an alle, die uns begrüßt, ermuntert und jetzt auch noch getröstet haben.

So, weißte Bescheid. Allen eine gute Heimreise, Gesundheit, Fairwinds & lieben Gruß



P.S: Kandidat 1 und 2 haben vor dem Törn ihre Kompetenz richtig eingeschätzt, wollten unbedingt einen Vorbereitungstörn **und** den Ausbildungs- und Prüfungstörn segeln. Corona-bedingt war leider nur diese Woche möglich. Bedauerlich, aber nicht mehr zu ändern.